

INFORME SOBRE LAS PROPUESTAS
REALIZADAS POR LOS
COMPARECIENTES EN LA COMISIÓN
SOBRE SEGURIDAD VIAL DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS CON
OCASIÓN DEL PROGRAMA DE TRABAJO
SOBRE LA «ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE
SEGURIDAD VIAL 2021-2030»

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

2021

**INFORME SOBRE LAS
PROPUESTAS REALIZADAS POR
LOS COMPARECIENTES EN LA
COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD
VIAL DEL CONGRESO DE LOS
DIPUTADOS CON OCASIÓN DEL
PROGRAMA DE TRABAJO SOBRE
LA «ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE
SEGURIDAD VIAL 2021-2030»**

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

2021

© Congreso de los Diputados
Dirección de Estudios, Análisis y Publicaciones
Departamento de Publicaciones
Floridablanca, s/n. 28071 Madrid
ISBN: 978-84-7943-561-5
Depósito Legal: M-37425-2021
Impreso en Gráficas Muriel, S.L.
C/ Investigación, 9. Pol. Ind. Los Olivos. 28906 Getafe. Madrid

ÍNDICE

	<u>Página</u>
NOTA PREVIA	7
1. INTRODUCCIÓN	9
2. SESIONES INFORMATIVAS CELEBRADAS POR LA COMISIÓN	15
3. PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES REALIZADAS POR LOS COMPARECIENTES	21
3.1. Infraestructura segura	23
3.2. Ciudades seguras.....	27
3.3. Formación y educación vial.....	30
3.3.1. Formación vial	30
3.3.2. Educación vial.....	38
3.4. Datos e investigación	40
3.4.1. Datos	40
3.4.2. Investigación	41
3.5. Vehículo	42
3.6. Cumplimiento de la norma.....	47
3.7. Seguridad vial laboral. Furgonetas	54
3.7.1. Seguridad vial laboral.....	54
3.7.2. Furgonetas.....	55
3.8. Conductores reincidentes y aptitudes psicofísicas.	56
3.8.1. Conductores reincidentes	56
3.8.2. Aptitudes psicofísicas de los conductores ..	56
3.9. Motocicletas y motoristas	58
3.10. Bicicletas y ciclistas	59
3.11. Víctimas y atención postaccidente.....	60
3.11.1. Víctimas	60
3.11.2. Atención postaccidente.....	62
3.12. Otros	64

4. ANEXOS: DETALLE DE LAS PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES REALIZADAS POR LOS COM-PARECIENTES	71
ANEXO I.....	73
ANEXO II	78
ANEXO III.....	83
ANEXO IV	97
ANEXO V	100
ANEXO VI.....	109
ANEXO VII.....	116
ANEXO VIII	119
ANEXO IX.....	122
ANEXO X	123
ANEXO XI.....	126
ANEXO XII	131
5. DIARIO DE SESIONES	139
DSCD NÚM. 228, jueves 12 de noviembre de 2020	141
DSCD NÚM. 308, miércoles 3 de marzo de 2021.....	173
DSCD NÚM. 328, jueves 18 de marzo de 2021	253
DSCD NÚM. 359, miércoles 7 de abril de 2021	293
DSCD NÚM. 376, lunes 26 de abril de 2021.....	341
DSCD NÚM. 442, martes 22 de junio de 2021	365
DSCD NÚM. 499, martes 28 de septiembre de 2021	413
DSCD NÚM. 500, jueves 7 de octubre de 2021	447
DSCD NÚM. 537, martes 2 de noviembre de 2021	473
DSCD NÚM. 539, martes 16 de noviembre de 2021	507

NOTA PREVIA

Con el fin de dar cumplimiento al compromiso de apoyar y contribuir en la elaboración de la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030, una vez sustanciadas las comparecencias acordadas por la Mesa de la Comisión sobre Seguridad Vial para recabar la opinión de organizaciones, asociaciones, entidades y expertos en esta materia, ponemos a disposición del Gobierno el presente Informe que recoge las propuestas y recomendaciones realizadas por los 32 comparecientes, a lo largo de las nueve sesiones específicas celebradas entre noviembre de 2020 y noviembre de 2021.

El contenido da a conocer estas propuestas de manera estructurada en doce líneas de actuación (once específicas, más una transversal), coincidentes con los grupos de trabajo constituidos en el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible para la elaboración de la Estrategia.

1. INTRODUCCIÓN

A pesar de que España, en opinión coincidente de los expertos, está ya inmersa en la denominada “Edad de Oro” de la seguridad vial —habida cuenta de la mejora sistemática que viene constatándose, desde los inicios del presente siglo, en los registros de siniestralidad vial— la realidad es que, todavía, las consecuencias (humanas, sociales y económicas) de los siniestros de tráfico en nuestro país alcanzan dimensiones preocupantes.

Las cifras de siniestralidad vial, elocuentes por sí mismas, confirman el anterior aserto. Así, empleando datos a 30 días: en 2019, fallecieron en accidente de tráfico un total de 1.755 personas (es decir, 4,8 personas cada día) y 8.613 (23,6 personas/día) resultaron heridas de gravedad; y durante 2020, aun siendo un año atípico en el contexto de la pandemia del COVID-19 y las subsecuentes restricciones de movilidad impuestas para frenar su propagación, tan sólo en las vías interurbanas 870 personas perdieron la vida y otras 3.463 requirieron ingreso hospitalario. Por su parte, en los primeros nueve meses de 2021, exclusivamente en las vías interurbanas, utilizando datos a 24 horas: se ha registrado un total de 686 accidentes mortales (un 7,7 por ciento menos que en el mismo periodo de 2019), en los que resultaron fallecidas 751 personas (lo que representa un descenso del 6,7 por ciento con respecto a 2019).

En este entorno (de evolución favorable de la siniestralidad vial) viene registrándose, una situación, de consecuencias ciertamente preocupantes, resultante del predominio del vehículo como elemento dominante del sistema de movilidad en el ámbito urbano. Un predominio, justificado en base al modelo de ciudad imperante prácticamente hasta los inicios del presente Siglo, que acarrea consecuencias negativas tanto para la salud de la población en general como para la seguridad vial: no solo de los peatones, sino de los ciclistas y de los usuarios de vehículos de movilidad personal, cada vez más frecuentes en el ámbito de la movilidad urbana. No en vano, en zona urbana: (1) en 2019 el número de accidentes con víctimas representó el 64,1% del total; los accidentes mortales registraron el 31,3% del total; y los peatones fallecidos alcanzaron el 64,8% sobre el total de peatones muertos en accidente de tráfico; y (2), con respecto a los

VMP, tomando como referencia datos del primer semestre de 2021, puede inferirse la sobrerrepresentación de estos vehículos en las estadísticas de siniestralidad vial de las ciudades (particularmente, las grandes urbes), toda vez que, a pesar de que su participación en la movilidad no alcanza el 1% el número de accidentes se sitúa en torno al 5% sobre el total.

Las repercusiones que en términos de sufrimiento (tanto a las víctimas como a sus familiares) y de coste social (enfermedades crónicas, lesiones permanentes, etc.), así como económico (algunas estimaciones concluyen que dicho coste podría alcanzar el 3 por ciento del PIB), que resultan de la situación que se infiere de los datos anteriores, justifican sobradamente la calificación de la siniestralidad vial en España como un Problema de Estado; y, como tal, ha de enfocarse.

Iniciamos, una década (2021-2030) en la que los problemas derivados de una movilidad liderada por el transporte terrestre de carretera, basada casi exclusivamente en el uso del vehículo privado, tanto para desplazamientos urbanos como interurbanos, ponen de relieve, por un lado, la insostenibilidad de la misma, sobre todo en el ámbito de las ciudades; y, por otro lado, la necesidad de actuar con firmeza, alineando las estrategias y actuaciones que en materia de seguridad vial y de movilidad planifiquen las diferentes Administraciones Públicas con competencia en dichos campos, para: (1) conseguir, de acuerdo con los objetivos consensuados internacionalmente, reducir a la mitad en 2030, con respecto a 2019, el número de fallecidos y de lesionados graves; (2) transformar el actual modelo de movilidad urbana convirtiéndolo en seguro, sostenible y saludable; y (3) contribuir al logro de los Objetivos del Desarrollo Sostenible (Agenda 2030). Y siempre con el más amplio acuerdo entre las fuerzas políticas y los agentes sociales.

En esta línea estratégica de actuación, con el fin de que la seguridad vial (enmarcada en un contexto de movilidad sostenible y saludable) sea tenida en cuenta en las políticas públicas de todos los estados, se han manifestado entre otros: la Asamblea General de las Naciones Unidas al proclamar, el pasado 18 de agosto de 2020, el periodo 2021-2030 como Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial; y, a través de la Declaración de Estocolmo (19-20 de febrero de 2020), los miembros de la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial.

En España tanto el Gobierno de la nación como la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados han manifestado reiteradamente que entre los desafíos a afrontar en la presente década, se encuentran: *“La necesidad de reconocer y apostar por la implementación de un modelo de movilidad segura, limpia y conectada; y la “Elaboración de la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030, alineada con la Agenda 2030, con las directrices de la Unión Europea y con los acuerdos de la Cumbre Mundial de la Seguridad Vial”*. Las Administraciones autonómica y local y los actores sociales y económicos han asumido estos objetivos como propios.

Consecuentemente, el Ministro del Interior, en la reunión del pleno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad sostenible del 22

de octubre de 2019, encargó a la Dirección General de Tráfico elaborar la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030 con el fin de reducir el número de fallecidos y de heridos graves, en los porcentajes enunciados anteriormente.

El Congreso de los Diputados, y de manera concreta la Comisión sobre Seguridad Vial, no puede quedar al margen—Esta Comisión viene manifestando, a través de distintas iniciativas (por ejemplo, la Declaración institucional, de 12 de noviembre de 2020, con motivo del Día Mundial en Memoria de las Víctimas de Accidentes de Tráfico), absoluta conformidad con el objetivo estratégico de conseguir que el decenio 2021-2030 se convierta, de forma efectiva, en la Década de Acción de la seguridad vial; y reafirmando su compromiso decidido de contribuir a que se logren los objetivos de reducción del número de víctimas mortales y de lesionados graves ya apuntados.

Con el fin de materializar dicho compromiso, la Comisión sobre Seguridad Vial elaboró un programa de trabajo para oír, en forma de comparecencia ante la misma, a los representantes de la Administración, de las asociaciones de víctimas, de las entidades, asociaciones y fundaciones y de los expertos académicos, que tienen como objetivo la mejora de la seguridad vial, en relación con la estrategia 2021-2030.

En base a dicho acuerdo, la Comisión sobre Seguridad Vial ha celebrado nueve sesiones informativas en las que han comparecido esos expertos quienes, desde su perspectiva (académica, sectorial, profesional, víctimas, etc.), han expuesto su punto de vista sobre la situación de la seguridad vial en nuestro país y han dejado sus propuestas y recomendaciones para lograr el objetivo estratégico de reducción de la siniestralidad vial (en un 50 por ciento) en 2030, así como para conseguir instaurar un modelo de movilidad (sobre todo, en el ámbito urbano) seguro, sostenible y saludable.

El presente documento, por tanto, busca informar (evitando cualquier posicionamiento o juicio de valor) sobre los contenidos más destacados de las intervenciones realizadas durante las mencionadas sesiones informativas. Y, para ello: (1) en doce anexos (punto 4 del informe), detalla, con cierto grado de literalidad, las propuestas y recomendaciones realizadas por los comparecientes en cada uno de los campos (líneas) de acción correspondientes; y (2) de manera específica, se han agrupado (apartado 3 del informe), por línea de acción, las distintas propuestas y recomendaciones (consideradas individualmente) complementadas con la referencia de los comparecientes, proponentes de las mismas.

Lograr los ambiciosos objetivos de seguridad vial planteados por la comunidad internacional y apoyados por el Gobierno de España —objetivos que suscribimos y apoyamos desde la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados— exige reconocer que disfrutar de una seguridad vial plena, dentro un contexto de movilidad sostenible y saludable, es un derecho (vinculado a la protección de la vida y al bienestar de las personas) que implica un deber fiduciario que nos convierte, con relación

a las políticas de seguridad vial y como representantes de la voluntad popular, en agentes imprescindibles para la defensa del derecho a una seguridad vial plena. Se trata, en síntesis, de aceptar que estamos ante un drama colectivo que sólo podrá atajarse de forma irreversible enfocándolo desde todas sus vertientes (humana, técnica y medioambiental) y contando con la colaboración de todos los interesados, ciudadanos, usuarios de las vías, organizaciones de la sociedad civil y el conjunto de las Administraciones Públicas. Y es precisamente este necesario diálogo multilateral el que hemos impulsado desde nuestra Comisión y cuyo resultado aparece en el presente Informe.

2. SESIONES INFORMATIVAS CELEBRADAS POR LA COMISIÓN

FECHA DE LA SESIÓN	REFERENCIA	COMPARECIENTE
12 noviembre 2020:	[1]	Directora de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular (AESLEME). Dña. M ^a del Mar Cogollos Paja.
12 noviembre 2020:	[2]	Vicepresidente de la Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por Accidente de Tráfico (STOP ACCIDENTES). D. Antonio Muñoz González.
12 noviembre 2020:	[3]	Director de la Fundación A Víctimas de Tráfico. D. Domingo García-Fernández Caro.
12 noviembre 2020:	[4]	Directora de la Asociación Prevención de Accidentes de Tráfico (P(A)T). Dña. Yolanda Doménech Moral.
3 marzo 2021:	[5]	Presidente del Real Automóvil Club de España (RACE). D. Carmelo Sanz de Barros.
3 marzo 2021:	[6]	Responsable de contenidos de la Plataforma PONLE FRENO. D. Javier Olave Gabarra.
3 marzo 2021:	[7]	Presidente de Honor de la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL). D. Luis Montoro González.
3 marzo 2021:	[8]	Profesor de Universidad del País Vasco (PV). D. Aitor Arizeta Galán.

FECHA DE LA SESIÓN	REFERENCIA	COMPARECIENTE
3 marzo 2021:	[9]	Profesor de la Universidad de Alcalá (UAH). D. Emiliano Moreno López.
3 marzo 2021:	[10]	Experto en Vehículos de Movilidad Personal (VMP). D. Andrés Luis Romera Zarza.
18 marzo 2021:	[11]	Coordinadora General de la Coordinadora en Defensa de la Bicicleta (CONBICI). Dña. Laura Vergara Román.
18 marzo 2021:	[12]	Portavoz de la Mesa Española de la Bicicleta. D. Alfonso Treviño Fernández.
18 marzo 2021:	[13]	Vicepresidenta de la Plataforma Motera para la Seguridad Vial. Dña. M ^a José Alonso de Arriba.
18 marzo 2021:	[14]	Secretario General de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR). D. José María Riaño Sebastián.
7 abril 2021:	[15]	Presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS). D. Rafael Barbadillo López.
7 abril 2021:	[16]	Presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER). D. Julio Villaescusa Izquierdo.
7 abril 2021:	[17]	Representante de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM). D. Miguel Pereira García.
26 abril 2021:	[18]	Presidente de la Comisión de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP). D. Alfonso Gil Invernón.

FECHA DE LA SESIÓN	REFERENCIA	COMPARECIENTE
26 abril 2021:	[19]	Fiscal de sala Coordinador de Seguridad Vial. D. Bartolomé Vargas Cabrera.
22 junio 2021:	[20]	Presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE). D. Enrique Lorca Sánchez.
22 junio 2021:	[21]	Presidente de la Federación de Autoescuelas de Cataluña (FAC). D. Raúl Viladrich i Castellanas.
22 junio 2021:	[22]	Representante de la Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD). D. Miguel González Gallarza.
28 septiembre 2021:	[23]	Director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. D. Jesús Monclús González.
28 septiembre 2021:	[24]	Director General de la Fundación AXA. D. Josep Alfonso Caro.
28 septiembre 2021:	[25]	Presidente de Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil (AESVI). D. Antonio Javier Lucas García.
7 octubre 2021:	[26]	Presidente de UNO Logística. D. Francisco Aranda Manzano.
7 octubre 2021:	[27]	Director Técnico de la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica (AEDIVE). D. Rafael del Río Hernández.
7 octubre 2021:	[28]	Presidente del Foro de Nuevas Tecnologías en el Transporte (ITS, España). D. Sebastián de la Rica Castedo.
2 noviembre 2021:	[29]	Directora del Área Industrial y Medio Ambiente de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC). Dña. Arancha García Hermo.

FECHA DE LA SESIÓN	REFERENCIA	COMPARECIENTE
2 noviembre 2021:	[30]	Director Gerente de la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV). D. Guillermo Magaz Pilar.
2 noviembre 2021:	[31]	Presidente de la Asociación de Auditores de Seguridad Vial. D. Javier López Delgado.
2 noviembre 2021:	[32]	Director de Relaciones Institucionales de la Academia del Transportista. D. Francisco Paz Fuentes.

* Se han celebrado también Comparecencias del Director General de Tráfico, D. Pere Navarro y del Director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, D. Álvaro Gómez.

3. PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES REALIZADAS POR LOS COMPARECIENTES

3.1. Infraestructura segura

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Conservación de las carreteras	1. Inversión adecuada y sostenida (planes de conservación y mantenimiento) en mantenimiento y mejora de las infraestructuras viarias.	[7] [10] [15] [19]
	2. Impulsar, dando la adecuada respuesta penal en base al artículo 518 del Código Penal, la relevancia que el estado de las vías públicas (su nivel de conservación) tiene para la seguridad vial.	[19]
Áreas de servicio	1. Implementar las recomendaciones que al respecto de las áreas de servicio se recogen en la carta firmada por IRU (patronal internacional del transporte por carretera) y la federación europea de sindicatos.	[17]
	2. Puesta en marcha de áreas de estacionamiento o de descanso seguras y protegidas para camiones.	[26]
Seguridad vial	1. Llevar a cabo un despliegue generalizado de las medidas incluidas en el documento de la DGT "Recomendaciones para la mejora de la seguridad vial en entornos interurbanos".	[23]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Seguridad vial	2. Evaluar sistemáticamente (mejorando su calidad y adaptándola al progreso técnico: por ejemplo, con relación a la correcta y suficiente iluminación de los pasos de cebra, así como a la señalización correspondiente a los tramos de obra) la consistencia entre la señalización existente en determinados tramos de carretera y la percepción de peligro correspondiente, por parte de los conductores.	[6] [8]
	3. Tener en cuenta, a la hora de decidir instalar un determinado equipamiento vial (por ejemplo, las “aletas de tiburón”) su interacción (positiva o negativa) con todos los usuarios de las vías en cuestión.	[6]
	4. Realizar y reforzar, en toda la red española de carreteras, auditorías de seguridad vial (durante las fases de anteproyecto, de proyecto, al final de la construcción –antes de abrir al tráfico– y de explotación), inspecciones de seguridad vial, estudios de impacto y gestión de la seguridad vial, en particular con relación a los aspectos relativos a la señalización (horizontal y vertical) de las vías. De esta forma se actualizaría el catálogo tramos peligrosos (tramos de concentración de accidentes y puntos negros) y se procedería a su tratamiento (de eliminación), en vez de señalarlos.	[2] [6] [9] [10] [13] [23] [31]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Seguridad vial	5. Consolidar la constitución de un colectivo de auditores de seguridad vial formados, acreditados, sobradamente preparados, independientes, así como con capacidad para condicionar el comportamiento de los conductores, detectar los fallos (en la infraestructura) que puedan inducir a error (de conducción) y proponer soluciones.	[31]
	6. Crear la figura del coordinador de seguridad vial en las obras de construcción o conservación de vías públicas, cuya función deberá ser tutelada por una agencia nacional de seguridad vial.	[31]
	7. Formalizar un registro central, público y accesible de los resultados de las auditorías de seguridad vial realizadas a las infraestructuras.	[2]
	8. Desplegar, de forma progresiva y sistemáticamente, un plan de “carreteras 2+1”.	[23]
	9. Habida cuenta de su mayor eficacia con respecto a la fija, invertir en sistemas inteligentes de señalización, así como incrementar la correspondiente a señalización de mensaje variable.	[7] [8] [23]
	10. Elaborar un Plan específico de mejora de arcenes (<i>forgiving roads</i>) con el fin de reducir drásticamente tanto el número de accidentes por salida de la vida, como las consecuencias más graves que dichos accidentes pudieran producir.	[10] [23]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Seguridad vial	11. Implantar campañas de tratamiento de curvas con el fin de, a través del trazado, incrementar la uniformidad de las vías y reducir las distracciones.	[10]
	12. Integrar los carriles bici (segregados) con el fin de conformar una Red interurbana segura. En este sentido, deberá ponerse especial atención al tratamiento (desde la perspectiva de la seguridad vial) de las intersecciones de dichos carriles con las vías de circulación de vehículos a motor.	[11]
	13. Ampliar la utilización de los Sistemas de Protección de Motoristas (SPM) a todas las carreteras interurbanas, así como a las autopistas de peaje.	[13]
	14. Sustituir los actuales postes IPN, empleados como soporte de las señales de tráfico y de los carteles de señalización, por otros que amortigüen el impacto (contra ellos) del motorista, reduciendo la gravedad del accidente.	[13]
	15. Desplegar, en masa, aquellas medidas identificadas como más eficaces por los modelos predictivos de ocurrencia de siniestros.	[23]
	16. Evitar que los vehículos compartan calzadas cuya velocidad habitual difiera en más de 20 ó 30 km/h.	[28]

3.2. Ciudades seguras

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Seguridad vial	1. Llevar a cabo un despliegue generalizado de las medidas incluidas en el documento de la DGT “Recomendaciones de movilidad urbana segura y sostenible”.	[23]
	2. Modificar la Ley de Seguridad Vial, o la Futura Ley de Financiación y Movilidad Sostenible, con el fin de que los colectivos más vulnerables (peatones, ciclistas y usuarios de Vehículos de Movilidad Personal), sobre todo dentro del entorno urbano, dispongan de un régimen normativo adecuado.	[5] [10] [19]
	3. Desarrollar un Pacto de Estado por la Seguridad Vial, en el ámbito urbano. Consecuencia del mismo, la seguridad vial será parte irrenunciable en los planes de movilidad (urbana) sostenible.	[7] [10]
	4. Aplicar medidas eficaces de calmado (pacificación) del tráfico a motor (reducción de la velocidad, estrechamiento de carriles, resaltes, etc.).	[11] [18]
	5. Adoptar medidas especiales en defensa de los peatones, en particular reforzando las actuaciones (cambios urbanísticos) dirigidas a mejorar la movilidad de las personas mayores y de los peatones en general, así como incrementar su seguridad vial (por ejemplo, creando itinerarios peatonales seguros, prohibir circular a más de 30	[8] [10] [11] [28]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROPONENTES
Seguridad vial	km/h en el carril señalizado con marcas viales contiguo a una línea de estacionamiento, sea este en línea o batería, o a una acera –que no tiene estacionamiento- que está junto al carril donde se circula, o que los peatones no se encuentren cerca de un carril por donde se circula a 50 km/h), propiciando la transición de los desplazamientos en coche hacia una movilidad sostenible y saludable (uso de la bicicleta, desplazamientos a pie, etc.) y desincentivando el uso del automóvil.	
	6. Implementar de forma sistemática, en los entornos urbanos, las auditorías de seguridad vial.	[10]
	7. Conseguir que las ciudades (independientemente de su tamaño) se conviertan en entornos amigables para los niños. Y, en este sentido, proporcionar apoyo (con recursos y en materia de formación) sobre todo a los municipios más pequeños.	[25]
Vehículos de Movilidad Personal (VMP)	1. Construir carriles específicos (segregados por medio de una separación física y no con una marca vial) para la circulación de VMP, así como para las bicicletas.	[10] [23] [28]
	2. Implementar el principio de “... a igualdad de uso y de riesgos, igualdad de responsabilidades y de obligaciones...” Y, en este sentido, exigir un seguro específico de responsabilidad civil y conocimiento de las normas de tráfico a los usuarios de VMP y de bicicleta (en este último caso, sobre todo para la movilidad urbana).	[5] [10] [21] [24]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Vehículos de Movilidad Personal (VMP)	3. Dotar de la formación vial adecuada a los usuarios de VMP.	[23]
Calidad de vida	1. Cambiar el paradigma de reparto del espacio urbano con el fin de resolver adecuadamente el trilema de la movilidad: que sea segura, <i>saludable y sostenible</i> .	[18]
	2. Apostar, de manera contundente, por unos transportes públicos fundamentados en unas bases sólidas y en unas reglas de juego diferentes.	[18]
Distribución Urbana de Mercancías (DUM)	1. Establecer carriles exclusivos de forma temporal para la distribución de mercancías.	[26]
	2. Permitir la distribución nocturna en algunos casos, dada la existencia actual de tecnología silenciosa con la consiguiente reducción de la congestión del tráfico urbano.	[26]
	3. Digitalizar las plazas de carga y descarga para una mejor planificación de los operadores y la reducción de la doble fila.	[26]
	4. Flexibilización de las restricciones en los períodos de entrega en las zonas de protección especial	[26]
	5. Identificación de los vehículos que realizan DUM. Las actuales tarjetas de transporte no abarcan todas las tipologías de vehículos y servicios.	[26]

3.3. Formación y educación vial

3.3.1. Formación vial

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Formación vial: general	1. Mejorar, a través de la especialización (en particular, con relación al uso eficaz de los sistemas de ayuda a la conducción: ADAS y con respecto a los vehículos eléctricos e híbridos), la formación de los examinadores y profesores de formación vial (profesores de autoescuela); incluyendo, para los profesores de autoescuela, una formación 3.0 específica para motocicletas.	[13] [21]
	2. Crear un título homologado de Formación Profesional para los profesores de formación vial. Poner en valor la profesión de profesor de formación vial. Permitir al profesor de formación vial, que posea su vehículo, prestar sus servicios sin la exigencia de disponer de un lugar físico.	[2] [20] [22]
	3. Impulsar la formación vial específica para los usuarios más vulnerables; en particular, la relativa a las motocicletas.	[5]
	4. Actualizar los contenidos formativos (adaptándolos a la realidad de la movilidad de hoy en día: modos sostenibles y saludables de transporte, equipamiento de los vehículos, conectividad, etc.) relativos a la obtención del permiso	

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Formación vial: general	de conducir y fomentar la utilización de metodologías (online, etc.), así como de herramientas de formación ya contrastadas.	[5] [6] [24]
	5. Implementar de manera efectiva un procedimiento de formación (mediante cursos cortos, de aproximadamente cuatro horas de duración, con contenidos técnicos: seguridad vial, etc., y adquisición de destrezas) para los usuarios de VMP.	[6] [10] [20] [21]
	6. Exigir que la formación vial teórica de los conductores sea presencial. La formación que se realice en modo online, preferentemente por streaming, debe ser, en cualquier caso, complementaria.	[7] [20] [21]
	7. Combinar (en la educación vial y en la formación vial) la presencialidad y la virtualidad (por ejemplo, empleando herramientas digitales de realidad virtual, tanto para la enseñanza como para la evaluación) con la aplicación práctica.	[23]
	8. Transformar digitalmente la educación vial (preconductor y conductor), incluyendo los módulos de concienciación, para adaptarla al siglo XXI. En ese sentido, se trataría de cumplir, también en este campo, el mandato legal incorporado a la Ley Orgánica de Educación, en diciembre de 2020, mediante el artículo 70 bis.	[22] [23]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Formación vial: general	9. Incorporar a la formación vial, incluso por delante del alcohol, las drogas y la velocidad, las distracciones relacionadas con el uso del teléfono móvil como uno de los factores concurrentes y determinantes más relevantes de los accidentes de tráfico.	[5]
	10. Actuar, con respecto a la formación vial, desde tres ejes básicos: concienciación, formación y sostenibilidad que, a su vez, han de constituirse en pilares de la (nueva) Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030.	[20] [21]
	11. Mejorar el proceso de formación de conductores mediante, entre otras medidas: (1) incluyendo módulos obligatorios de concienciación (“charlas de concienciación”) a lo largo del proceso de obtención del permiso de conducir; (2) proporcionando formación específica en conducta PAS y en primeros auxilios; y (3) estimulando el desarrollo de empatía con relación a otros vehículos (bicicletas, etc.) que ya son habituales de nuestro entorno de tráfico.	[23]
	12. Dotar al sistema de exámenes de conducir de la necesaria plantilla de examinadores para acabar, definitivamente, con la actual lacra (de retrasos en dichos exámenes) que viene arrastrándose desde hace más de veinte años. Se trata de un problema de orden social.	[20] [21] [22]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
	<p>13. Siendo conscientes de que el sistema de formación vial sufre una crisis estructural consecuencia de la ineficiencia, la falta de digitalización de muchos actores y la precarización de las condiciones de trabajo de muchos profesionales del sector: resulta imprescindible repensar y remodelar el modelo actual de autoescuela.</p>	[22]
	<p>14. Aprovechando el hecho de que prácticamente todos los ciudadanos han pasado y/o tienen que pasar por una autoescuela, con el fin de ayudar desde estos centros a crear más sociedad, hacer obligatoria una formación básica en primeros auxilios (por ejemplo, reanimación cardiovascular y maniobra de Helmlich).</p>	[20]
	<p>15. Cambiar el formato del modelo de examen de conducir: (1) con respecto al examen teórico, transformar el actual “modelo memorístico”, apoyándolo en la visualización de videos de percepción de riesgo (siguiendo, por ejemplo, el modelo del Reino Unido); y (2) con relación al examen práctico, incluir la conducción en carretera convencional. Se trataría, además, de no confiar únicamente en un examen, sino en un periodo más largo de formación.</p>	[20] [21] [22]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Formación vial: general	16. Hacer efectiva la incorporación de la sostenibilidad al proceso de formación vial (de preconductores y conductores), facilitando (mediante subvenciones) la adquisición de vehículos eléctricos e híbridos, así como dotados de los mayores avances tecnológicos, por parte de las autoescuelas e implementando medidas (de formación) complementarias que permitan eliminar el Código 78 del permiso de conducir.	[20] [21]
	17. Formar tanto a los futuros conductores como a los actuales en el uso eficaz de las nuevas tecnologías de ayuda a la conducción (ADAS).	[21] [23]
	18. Incidir, dentro de la formación vial de los futuros conductores, en los diferentes aspectos relacionados con la seguridad vial infantil.	[25]
Formación vial: conductores profesionales	1. Adaptar la formación de los conductores de autobús a la nueva realidad de estos vehículos.	[15]
	2. Volviendo a la situación existente hasta 2013, exigir a los conductores de vehículos ligeros (furgonetas) dedicados al transporte por carretera, el título de competencia profesional correspondiente. Y, muy particularmente, para los conductores de vehículos (furgonetas) dedicados al denominado transporte (urbano) de “última milla”.	[5] [10] [16]
	3. Reforzar la capacitación y formación de los conductores profesionales, así como su nivel de sensibilización por medio de campañas específicas.	[17] [26]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Formación vial: conductores profesionales	4. Establecer mecanismos que permitan la recuperación de puntos junto con la renovación del CAP.	[26]
	5. Dada la escasez de profesionales del transporte de larga distancia, realizar un plan de fomento de la actividad mediante la financiación de la formación, así como clarificar el proceso de obtención de la titulación necesaria.	[26]
	6. Habilitar un grado de Formación Profesional relativo al título de Técnico de Conducción Profesional.	[15] [17]
	7. Con el fin de dignificar la profesión de conductor y ganar el reconocimiento por la labor que desempeñan los conductores profesionales, proponemos que la formación del conductor sea a través de la formación profesional, teniendo en cuenta los siguientes requisitos: (1) eliminar la exigencia de tener previamente el permiso de conducir (correspondiente) para poder obtener el certificado de profesionalidad; (2) convalidar la autorización del CAP a los aspirantes que finalicen el certificado de profesionalidad; (3) permitir en el grado medio la formación a distancia; (4) obtener el permiso de conducir correspondiente dentro del ámbito académico de impartición profesional; y (5) instar al Ministerio de Transportes para que desarrolle con carácter inmediato la normativa que regula la teleformación en los cursos CAP inicial y CAP continuo.	[32]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Formación vial: continua	1. Implantar un modelo eficaz de formación-educación vial continua con el fin de garantizar, de forma distinta, la necesaria reeducación (en nuevas tecnologías que equipan los vehículos, en los nuevos modos de movilidad, etc.), al menos, al alcanzarse la “tercera edad” y para motoristas. Aprovechar el trámite de renovación del permiso de conducir para exigir la realización de estos cursos (intensivos, entre una y tres horas de duración) de reciclaje (y, también, de concienciación).	[8] [9] [13] [14] [19] [20] [21] [23]
	2. Implementar (o, al menos, fomentar) un modelo digital de formación vial continua.	[22]
	3. Poner a disposición de los motoristas cursos (teórico-prácticos) de sensibilización, basados en el concepto de formación 3.0.	[21]
Concienciación y sensibilización	1. Desarrollar un módulo de concienciación que sea digital, individualizado y evaluable.	[22]
	2. Dotar a los medios de comunicación de los contenidos necesarios para que puedan hacerse eco del problema que seguimos teniendo (y ayudar a incrementar la sensibilización) con relación a la siniestralidad vial infantil.	[25]
	3. Fomentar la comunicación positiva de seguridad vial, sobre la base de los casos de éxito; y, en este sentido, promocionar el estilo de conducción (más prudente y precavido) de las conductoras jóvenes.	[6] [7]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Concienciación y sensibilización	4. Incrementar el número de campañas diseñadas específicamente para ciclistas y motoristas, así como para el colectivo de conductores más jóvenes.	[7]
	5. Utilizar los altavoces de las redes sociales para concienciar y sensibilizar a toda la sociedad.	[22]
	6. Incluir, con el fin de reforzar la seguridad vial de los menores como pasajeros, la prevención de las lesiones infantiles y el uso correcto de las sillitas (infantiles) en las charlas de preparación al parto.	[23]
	7. Incorporar la perspectiva de género en las campañas de concienciación y de sensibilización vial.	[8]
	8. Incluir la dimensión de la siniestralidad derivada de los accidentes de tráfico (número de víctimas y consecuencias de los accidentes) en las campañas de sensibilización y de concienciación vial.	[8]
	9. Reconocer el papel destacado de las asociaciones, de las organizaciones y de los medios de comunicación como: agentes de concienciación y de movilización social; y canalizadores de las demandas sociales en materia de seguridad vial.	[6]
	10. Para acercar la comunicación a la realidad de los accidentes de tráfico: (a) utilizar “siniestro vial” en lugar de “accidente”, dado el carácter “no accidental” del suceso; (b) acompañar de la palabra “personas” los datos de siniestralidad vial; y (c) hablar siempre de “violencia vial”, incluso cuando la responsabilidad del accidente no recaiga (directamente) sobre una persona.	[1] [2]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Concienciación y sensibilización	11. Completar y reforzar (por ejemplo, empleando el programa Precon) la formación vial de acceso al permiso de conducir con contenidos específicos de reeducación y sensibilización (obligatorios y presenciales) entre ocho y diez horas de formación.	[20] [21]
	12. En el ámbito del permiso por puntos, mejorar la formación de los conductores infractores (por ejemplo, mediante el programa SIMS).	[21]

3.3.2. Educación vial

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Educación vial	1. Incorporar la perspectiva de género a la educación vial.	[8]
	2. Alinear las actividades de educación vial con los principios desarrollados por el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte, por la organización belga sin ánimo de lucro VSV y Fundación Mapfre, así como con los principios (educativos) del proyecto Learn. Y, continuar difundiendo el proyecto STARS.	[23]
	3. En vez de hacer de la seguridad vial una asignatura específica, trabajar aprovechando su transversalidad; por ejemplo, a través de la asignatura de Educación física.	[23] [25]
	4. Conseguir que la educación vial, como generadora de patrones de conducta, sea una realidad en todos los centros escolares.	[1] [2] [4] [7]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Educación vial	Con ello se pretende fomentar el necesario cambio de sociedad: <i>“conducimos como vivimos”</i> , de acuerdo con la visión holística (de la seguridad vial) recomendada por Naciones Unidas dentro de su Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial.	[9] [10] [19] [24]
	5. Incluir, en la educación vial de los niños, el riesgo de “atropello tecnológico”.	[25]
	6. Dotar a las personas encargadas de la educación vial de los conocimientos adecuados para desarrollar eficazmente dicha labor.	[1]
	7. Crear una Comisión provincial de recursos educativos que coordine y proyecte los mismos a los centros donde se imparta dicha educación vial (colegios, etc.).	[19]
	8. Incorporar el concepto de convivencia vial con el fin de potenciar comportamientos empáticos entre todos los usuarios de la vía (peatones, VMP, etc.).	[8]
	9. Incorporar a la educación vial un sistema específico de formación en ciclismo urbano tal que garantice que, en dicho entorno, los niños sepan ir (acompañados) en bicicleta al terminar el ciclo de Primaria, y sepan circular de forma autónoma al acabar la Secundaria.	[11]

3.4. Datos e investigación

3.4.1. Datos

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Calidad de los datos estadísticos	1. Fijar como objetivo a corto-medio plazo, conocer la dimensión real del problema de la siniestralidad vial en España; para ello, además de garantizar la coordinación efectiva y eficaz entre las distintas fuentes de información (policías de tráfico, hospitales, etc.) así como la calidad de dicha información (que deberá ser más precisa y homogénea), será necesario aplicar la tecnología de Big data para poder analizarla de manera eficaz. La calidad y cantidad de la información resulta imprescindible para el diseño de estrategias (preventivas y curativas) eficaces de seguridad vial.	[9]
	2. Desarrollar una herramienta de apoyo a la toma de decisiones sobre la base de la relación “coste – beneficio” de las diferentes iniciativas potencialmente aplicables a la resolución (causal) de problemas de seguridad vial.	[23]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Calidad de los datos estadísticos	3. Agilizar (reduciendo los tiempos) la disponibilidad de los datos de siniestralidad vial, así como facilitar el acceso de terceras partes interesadas (investigadores, instituciones relacionadas con la seguridad vial, etc.) a los mismos.	[10]
	4. Habida cuenta de la realidad actual, elaborar un registro de bicicletas y de VMP (o incluso exigir su matriculación).	[10]

3.4.2. Investigación

LÍNEA DE ACCIÓN	MEDIDA DE ACCIÓN	PROponentes
Investigación en seguridad vial	1. Fomentar, mediante, por ejemplo, incentivos fiscales comparables a los propuestos para otras áreas de investigación, la I+D+i en materia de seguridad vial.	[5] [7]
	2. Estimular la investigación relativa a los accidentes de tráfico en los que se ven involucrados ciclistas.	[7]
	3. Definir y apoyar una línea de investigación específica sobre el impacto ambiental, sobre la salud y sobre la perspectiva de género de toda la normativa de tráfico.	[11]
	4. Habilitar un Programa Nacional de investigación de siniestros graves y mortales, centrado en la prevención; y desarrollar un Programa de Innovación que permita la realización de demostraciones y de proyectos piloto.	[23]

LÍNEA DE ACCIÓN	MEDIDA DE ACCIÓN	PROponentes
Investigación en seguridad vial	5. Incrementar la actividad de investigación en el campo de la seguridad vial infantil. Así mismo, profundizar en el conocimiento sobre iniciativas y medidas relativas tanto a la prevención de los accidentes de tráfico infantiles, como a sus consecuencias.	[25]

3.5. Vehículo

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Vehículo	1. Estimular (por ejemplo, mediante planes de ayuda: RENOVE, MOVES, etc.) y facilitar (a través de ayudas fiscales, etc.) la renovación del parque de vehículos (coches, motos, camiones, etc.), tanto profesional como privado.	[5] [7] [9] [14] [15] [16] [17] [19] [23] [24] [25] [26]
	2. Dotar al plan MOVES de mayor cantidad de fondos, dado que en determinadas zonas se agotan rápidamente y cambiar su carácter de autonómico a nacional para facilitar su operatividad.	[27]
	3. Siguiendo la estela de Europa, incentivar la adquisición de vehículos nuevos mediante planes adecuados que sean eficientes y que se pongan en marcha de forma rápida y entendible por el ciudadano (por ejemplo, mediante la fórmula de renting privado, que es la más extendida en Europa), con el fin de lograr un impacto	[24] [29]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Vehículo	relevante y sostenido en la seguridad vial dado que: (a) se incorporarían a la circulación vehículos dotados de las últimas innovaciones tecnológicas (seguridad activa, pasiva y terciaria); (b) se conseguiría rejuvenecer el parque circulante; y (c) se crearía un mercado de seminuevos que desplazaría al elevado porcentaje de transacciones de vehículos de más de veinte años (antigüedad superior a la edad de achatación) que viene creciendo de forma sostenida en nuestro país.	
	4. Incorporar en todos los vehículos comercializados “cajas negras (Registrador de Datos de Eventos)” que ayudarían a entender la causalidad de los accidentes de tráfico.	[1]
	5. Exigir, para poder comenzar una actividad dedicada al transporte (de mercancías) por carretera, que los vehículos a utilizar cumplan la normativa europea (relativa al máximo de emisiones) Euro 6.	[16]
	6. Exigir, programando el correspondiente periodo transitorio, la instalación obligatoria de “alcolocks” en los vehículos destinados al transporte (escolar, de personas y de mercancías) por carretera. Así mismo, deberá exigirse su utilización por parte de los conductores (profesionales).	[15] [17] [25]
	7. Instalación obligatoria, a partir de una determinada fecha, de cinturones de seguridad de tres puntos en los autobuses interurbanos.	[15]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Vehículo	8. Habida cuenta de su necesidad: facilitar el desarrollo de un sistema de retención infantil homologable, para ser utilizado en autocares de transporte escolar dotados con dos o tres puntos de anclaje (en sus asientos).	[25]
Vehículo autónomo y conectado	1. Incorporar en todos los vehículos comercializados los sistemas activos derivados del desarrollo de las tecnologías.	[1]
	2. En tanto se llega al vehículo autónomo, favorecer la incorporación de nuevas tecnologías de seguridad vial y de ayuda a la conducción (ADAS, ISA, etc.) a la flota de vehículos, así como llevar a cabo los oportunos y necesarios cambios legislativos.	[23] [28]
	3. Modificar el Reglamento General de Circulación y la Ley de Seguridad Vial para habilitar el marco (necesario) que permita la circulación de vehículos con diferentes grados de autonomía, así como (con el fin de garantizar una mínima trazabilidad) los sistemas automatizados, que equipen los vehículos, queden registrados por la DGT.	[29]
	4. Adecuar las infraestructuras para hacer posible la implementación efectiva de la tecnología relativa a la conectividad y automatización de los vehículos.	[29]
Vehículo eléctrico	1. Utilizar los planes de ayuda de la Unión Europea para impulsar la creación de infraestructuras de carga eléctrica.	[24]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROPONENTES
Vehículo eléctrico	2. Crear plan coordinado de establecimiento de puntos de acceso público de suministro de combustibles menos contaminantes, incrementando la infraestructura de recarga pública para vehículos eléctricos y de estaciones de suministro de gas natural, especialmente en las rutas de reparto.	[26]
	3. Establecer la interoperabilidad entre los distintos operadores de infraestructura de recarga.	[27]
	4. Crear una ventanilla única para la agilización de los trámites de instalación de puntos de recarga. (P.ej.: en gasolineras, en farolas, etc.)	[27]
	5. Fomentar la renovación del parque hacia el vehículo eléctrico.	[27]
	6. Apostar porque España se convierta en un fabricante de baterías de Litio de referencia en Europa y, complementariamente, convertirnos en líderes mundiales de la fabricación de puntos de recarga.	[27]
	7. Llevar a cabo un despliegue efectivo –en cantidad, calidad y capilaridad suficientes– de puntos de recarga de acceso público a lo largo de todo el territorio nacional.	[29]
	8. Desplegar un mapa (aspiracional) de infraestructuras de recarga de acceso público, calendarizado por año, por CC.AA, por provincias y por vías principales.	[29]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Inspección Técnica de Vehículos (ITV)	1. Incorporar a la formación de conductores y a la educación vial contenidos que evidencien el valor real de la ITV como instrumento para salvar vidas y proteger el medio ambiente.	[30]
	2. Incrementar las campañas informativas y de concienciación sobre el valor de la ITV.	[30]
	3. Establecer, a las compañías de seguros, la obligatoriedad de comprobar la vigencia de la ITV en la contratación, renovación y subrogación de pólizas de seguro de responsabilidad civil de vehículos.	[30]
	4. Incrementar la cuantía de la sanción administrativa actual, así como incluir en dicha sanción la supresión parcial de puntos del carné de conducir, por no tener en vigor la ITV.	[30]
	5. Informar a los titulares de aquellos vehículos que no han realizado la ITV en fecha de su obligación de hacerlo; y, si pasado el plazo concedido por la Administración para revertir dicha situación no se ha satisfecho la misma, imponer una sanción administrativa.	[30]
	6. Incrementar las campañas de control (aleatorias) de vehículos con relación a la vigencia de la ITV.	[30]
	7. Adaptar a los procedimientos de inspección habituales los métodos para llevar a cabo la verificación los sistemas de seguridad (activa, pasiva y terciaria) y de conectividad que equipen los vehículos.	[30]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Inspección Técnica de Vehículos (ITV)	8. Facilitar el acceso (a las empresas proveedoras del servicio de ITV) a la información de los sistemas (de seguridad y de conectividad) facilitada por los fabricantes y exigida para la homologación de los vehículos; para ello, dicha información deberá estar (accesible) en una plataforma única y común de la Administración.	[30]

3.6. Cumplimiento de la norma

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Reformas normativas: índole general	1. Teniendo en consideración la futura Ley de Financiación y Movilidad Sostenible, elaborar, como propuesta de <i>lege ferenda</i> , una Ley Integral de Seguridad Vial en la que tenga encaje el nuevo modelo de gobernanza de la seguridad vial, así como sirva de paraguas para la Ley de Seguridad Vial y, subsecuentemente, a los reglamentos que la desarrollan.	[9] [12]
	2. Incorporar a la normativa de seguridad vial un reconocimiento explícito a la labor que desempeñan los servicios de asistencia en carretera, así como registrar en dicha normativa la multitud de servicios “in situ” que prestan (más allá del traslado, a un taller, de los vehículos averiados), adaptándola a la realidad del siglo XXI en dicho campo.	[5]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Reformas normativas: índole general	3. Incorporar a la Ley de Seguridad Vial (RD Legislativo 6/2015, de 30 de octubre) estímulos fiscales, a través de iniciativas público-privadas, para recompensar aquellos comportamientos que puedan considerarse ejemplares desde la perspectiva de la seguridad vial.	[9]
	4. Hacer obligatorio el uso del casco, independientemente de la edad y del tipo de vía (ciudad o carretera interurbana) y de un chaleco reflectante (con independencia del momento del día y de las condiciones climatológicas), para todos los usuarios de bicicleta y de VMP.	[10] [24]
	5. Reformar el Código Penal con el fin de incorporar aquellas conductas que, aún resultando en siniestros viales de gravedad, quedaron fuera de la reforma de 2015.	[4]
	6. Considerar la incorporación de determinados homicidios llevados a cabo en el ámbito vial a la Ley de Enjuiciamiento Criminal (actualizada a su versión más reciente de 6.12.2015).	[2]
	7. Con respecto a las infracciones graves: eliminar, del artículo 142.2 del Código Penal, la frase "... apreciada ésta por el Juez o Tribunal.", con el fin de que dichas infracciones se tramiten (más allá de la apreciación del Juez o Tribunal, y del preceptivo atestado) con la participación de un médico forense y, de esta forma, evitar que sean calificadas (sin más pruebas) como "imprudencias menos graves" a pesar de producirse lesiones graves en el accidente.	[12]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Reformas normativas: índole general	8. Tipificar como infracción, bien en la Ley de Seguridad Ciudadana o en la Ley de Seguridad Vial, el empleo de <i>apps</i> que informen al conductor de la ubicación de controles (preventivos) de alcohol y/o drogas.	[19]
	9. Impulsar (desde la fiscalía) la aplicación efectiva del delito contemplado en el artículo 385.2 del Código Penal con el fin de que se tome en consideración, por parte de todos (AA.PP responsables de carreteras y ciudadanos), la importancia que tiene para la seguridad vial el hecho de contar con unas vías públicas en buen estado.	[19]
	10. Avanzar en la sustitución de las penas alternativas: por ejemplo, con respecto a la instalación y uso de los sistemas “ <i>alcolock</i> ”.	[23]
	11. Considerar la conveniencia de prohibir el uso del teléfono, también en “manos libres”, mientras se conduce.	[23]
Reformas normativas: permiso de conducir	1. De acuerdo con las directrices de la Unión Europea (DIRECTIVA 2006/126/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, de 20 de diciembre de 2006), reducir el actual periodo de cinco años para la renovación del permiso de conducir en las personas mayores de 65 años (a partir de los 70, dicho periodo es de 2 años).	[1]
	2. Incluir la exigencia de cursar unos mínimos de formación teórica, como parte integrante del proceso de renovación.	[2]
	3. Exigir, como requisito del examen de conducir, la acreditación de una formación vial teórica presencial en la autoescuela.	[13]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Reformas normativas: permiso de conducir	4. Eliminar la posibilidad de conducir motocicletas de hasta 125cc con el permiso tipo B.	[13]
	5. Reducir la edad de inicio de la "conducción acompañada".	[25]
Reformas normativas: tasas de alcohol	1. Reducir el límite de alcohol en sangre: exigiendo 0,0 g/litro de sangre, para los conductores profesionales.	[15]
	2. Exigir la utilización de detectores de alcoholemia (instalación de "alcolocks" en todos los vehículos) a todos los conductores, y no sólo a los reincidentes.	[2]
Reformas normativas: conductores noveles y jóvenes	1. En el caso de los conductores noveles más jóvenes, reducir la tasa de alcoholemia autorizada y, de acuerdo con los sistemas austriaco y alemán, imponer la obligatoriedad de realizar un curso de aptitudes, tras dos o tres años de haber conseguido el permiso de conducir.	[7]
	2. Considerar los aspectos de rehabilitación dentro de la Ley del Menor (Ley Orgánica 5/2000, de 12 de enero) con el fin de contemplar, en los casos de delito contra la seguridad vial, el internamiento del menor en un centro especializado y que no desaparezcan dichos antecedentes al llegar a la mayoría de edad.	[2]
	3. Identificar a los conductores noveles de motocicletas con la placa V13 (señal "L").	[14]
Reformas normativas: empresas del sector de transporte por carretera	1. Que las empresas dedicadas al transporte (de personas y de mercancías) por carretera tengan acceso a la base de datos de la DGT, con el fin de poder conocer el saldo de puntos de sus empleados.	[15]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Reformas normativas: empresas del sector de transporte por carretera	2. Que la DGT, y/o la empresa, tengan conocimiento de cualquier patología que detecte la Seguridad Social e inhabilite a la persona para realizar su trabajo de conductor profesional.	[15]
	3. Cuando se trate de recorridos de larga distancia, establecer la prohibición legal de que el transportista se encargue de la carga y descarga de la mercancía.	[16] [17]
	4. Desarrollar normativas y ordenanzas supramunicipales armonizadas, dado que un mismo vehículo puede ser utilizado en rutas que afectan a varios municipios. Ello facilitaría la simplificación de rutas y la reducción del número de vehículos, dado que no habría que establecer rutas en función.	[26]
	5. Cubrir el vacío legal existente con relación a cómo deben ir los niños menores de tres años en los autocares dedicados al transporte escolar.	[25]
	6. Reformar la legislación para garantizar que los niños que viajen en VTC o taxi, tanto en desplazamientos urbanos como interurbanos, lo hagan utilizando un sistema de retención infantil acorde con su edad y estatura.	[25]
Reformas normativas: velocidad	1. Elevar, de 100 a 110 km/h, el límite de velocidad máxima autorizada para los autobuses en autovía y autopista.	[15]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Reformas normativas: permiso por puntos	1. Revisar en profundidad, tanto con respecto al contenido como con relación al catálogo de infracciones que restan puntos, el modelo actual de permiso por puntos. En este sentido, incluir un sistema de refuerzo positivo con capacidad para contribuir a la autogestión, a la responsabilidad de los actos y a las consecuencias (para uno mismo y para los demás) de la conducción.	[7] [8]
Supervisión policial	1. Incrementar considerablemente el control (preventivo) relacionado con el consumo de alcohol y drogas, así como su detección y diagnóstico precoz, con el fin de abordar este problema de forma integral.	[7] [10] [23]
	2. Incrementar la vigilancia, y actuar de manera efectiva, sobre el uso de los sistemas de retención infantil y del cinturón de seguridad, así como del casco (en ciclistas, motoristas y usuarios de VMP).	[7]
	3. Incrementar el número de efectivos de la ATGC.	[7]
	4. Aumentar el número de radares en las carreteras (sobre todo en las convencionales) y hacerlos visibles (para garantizar su carácter preventivo y disuasorio), empleando la señalización correspondiente.	[7] [10]
Refuerzo de la normativa, de su cumplimiento y de su aplicación	1. Ampliar la regla contenida en el artículo 518 del Código Penal para que las tecnologías (que equipan los vehículos) se conviertan en elementos de reeducación de los conductores.	[19]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Refuerzo de la normativa, de su cumplimiento y de su aplicación	2. Con el fin de reforzar la credibilidad, y por ende el cumplimiento de la norma, acompañar las iniciativas de seguridad vial que se implementen de campañas informativas específicas.	[14]
	3. Instaurar un principio de proporcionalidad en las sanciones, de acuerdo con el tipo de vehículo implicado y de la gravedad del daño. Y, en este sentido, endurecer las sanciones por incumplimiento de normas que afecten a peatones o a usuarios de bicicletas.	[11]
	4. Con respecto a las actuaciones judiciales en materia de seguridad vial, para agilizar dichas actuaciones mediante la reducción de la carga de trabajo en los juzgados: diferenciar (mediante diferentes tipos y grados de penalización) los actos de “violencia vial” propiamente dichos de las “faltas de disciplina vial”.	[6]
	5. Crear juzgados especializados en delitos contra la seguridad vial. Entre tanto, incrementar la presencia de las asociaciones de víctimas en las escuelas de formación de jueces.	[2]
	6. Endurecer las sanciones para reforzar el cumplimiento de la normativa de seguridad vial.	[2]
Investigación de los accidentes: atestados	7. Dotar a las policías de tráfico de las herramientas y de la formación necesarias para reforzar y mejorar sistemáticamente la calidad de la investigación (atestados) de los accidentes de tráfico.	[4]

3.7. Seguridad vial laboral. Furgonetas

3.7.1. Seguridad vial laboral

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROPONENTES
Seguridad vial laboral	1. Dotar a las empresas dedicadas al transporte (de pasajeros y de mercancías) por carretera de la seguridad jurídica necesaria que las habilite para realizar controles aleatorios de alcohol y drogas entre sus conductores profesionales, con el fin de detectar a priori, y por tanto de forma preventiva, situaciones que podrían ser causa de accidente de tráfico.	[15] [17] [23]
Seguridad vial laboral	2. Autorizar la realización (por medio de una entidad acreditada e independiente) de controles médicos anuales a los conductores profesionales en los que se incluyan, además de test de alcohol y drogas, pruebas psicológicas.	[15] [17]
	3. Estimular una mayor concienciación en las empresas a cerca de los accidentes laborales de tráfico, mediante campañas de información y habilitación de incentivos. En este sentido, implementar de manera efectiva la formación vial (continua) dentro del ámbito laboral.	[7] [20]
	4. Fomentar en las empresas, a través de ayudas adicionales (relevantes) a las actuales bonificaciones en las cuotas de la Seguridad Social, la elaboración de verdaderos planes de seguridad vial, de acuerdo con la norma UNE-ISO 39001:2013. Y dedicar un programa específico a las pymes, micropymes y autónomos.	[10] [23]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
	5. Reforzar, e implantar de manera efectiva, la figura de “itinerarios seguros” para el desplazamiento (seguro) dentro del ámbito laboral (<i>in itinere</i> y en <i>jornada de trabajo</i>).	[10] [11]
	6. Considerar el entorno de la seguridad vial laboral como el marco más idóneo para implementar, de manera efectiva, la formación vial continua.	[23]

3.7.2. Furgonetas

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Furgonetas	1. Con el fin de profesionalizar la actividad de uso de furgonetas como vehículos de transporte (sobre todo el ámbito urbano y periurbano), limitar el desempeño de dicha actividad mediante la aplicación de medidas tales como, por ejemplo, el tacógrafo y el limitador de velocidad, exigidas en la legislación correspondiente al transporte (de mercancías) por carretera.	[17]
	2. Desarrollar las soluciones necesarias para arbitrar el transporte de última milla.	[32]

3.8. Conductores reincidentes y aptitudes psicofísicas

3.8.1. Conductores reincidentes

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Conductores reincidentes	1. En el marco del permiso de conducir por puntos, desarrollar un programa específico de sensibilización y de reeducación vial para conductores reincidentes con problemas de alcohol, de drogas o con psicopatologías.	[7]
	2. Reformar el Código Penal con el fin de: conseguir que el tratamiento que se haga de las personas reincidentes en conductas de “violencia vial” redunde en una rehabilitación mucho más efectiva que la actual.	[2]

3.8.2. Aptitudes psicofísicas de los conductores

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Aptitudes psicofísicas de los conductores	1. Llevar a cabo las reformas normativas y legales necesarias para garantizar que los médicos puedan informar (al menos, a la DGT; y, preferentemente, también a la Seguridad Social) de las incapacidades laborales de los conductores profesionales.	[19]
	2. Establecer un reconocimiento médico anual para los conductores profesionales de larga distancia con el objeto de asegurar el adecuado estado de salud para el desarrollo de su profesión.	[26]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Aptitudes psicofísicas de los conductores	3. Permitir a las empresas la realización de controles aleatorios de alcohol y drogas, así como introducir dispositivos de bloqueo de arranque por tasas elevadas de alcoholemia “ <i>alcolock</i> ”.	[26]
	4. Incorporar, como parte del procedimiento de reconocimiento médico para la obtención y renovación del carné de conducir, la exigencia de que la persona en cuestión aporte un certificado médico, expedido por el sistema público de salud correspondiente, en el que figure la información relativa a las afecciones y patologías que sufra dicha persona.	[1]
	5. Definir un nuevo marco (normas y procedimientos) que permita realizar un seguimiento efectivo (con frecuencia anual) de la evolución de las aptitudes psicofísicas de los “conductores mayores”.	[23] [25]
Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC)	1. Establecer las medidas necesarias para implementar de manera efectiva las auditorías de los CRC. Entre dichas medidas, resulta necesario cambiar su actual dependencia administrativa, así como la de los propios reconocimientos, de la DGT por el Ministerio de Sanidad.	[2] [6] [7]
	2. Mejorar la formación específica (en materia de seguridad vial) de los profesionales que desempeñan su trabajo en los CRC.	[7]
	3. Revisar y actualizar el sistema médico empleado (hoy día) en la evaluación de las aptitudes psicofísicas de los conductores.	[8]

3.9. Motocicletas y motoristas

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Motocicletas y motoristas	1. Fomentar entre los motoristas, con medidas tales como reducciones en el IVA, la utilización de las nuevas tecnologías y de los equipamientos de seguridad vial (“chaleco airbag”, sistemas de protección del tórax, etc.) desarrollados específicamente para estos vehículos y sus usuarios (vulnerables).	[5] [13] [23]
	2. Facilitar la incorporación de sistemas avanzados de seguridad vial en las motocicletas.	[23]
	3. Incorporar el “chaleco airbag” como parte integrante del equipamiento obligatorio para la realización de la prueba de circulación correspondiente a la obtención del permiso de conducción de motocicletas.	[13]
	4. En el marco de las políticas integradoras de movilidad, tratar de manera específica (con la necesaria representatividad) a las motocicletas habida cuenta de su elevada presencia (sobre todo, en el ámbito urbano) y singularidad. En este sentido, también resulta necesario tener en cuenta a los ciclomotores, tanto en el ámbito urbano como, sobre todo, en el correspondiente a la movilidad rural.	[14]
	5. Reforzar y consolidar el papel relevante que juega la actividad de “moto turismo” como dinamizador de la España vaciada.	[14]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Motocicletas y motoristas	6. Mejorar la formación de los futuros conductores de motocicletas con relación a la conducción en curvas y a la gestión de las intersecciones.	[23]

3.10. Bicicletas y ciclistas

LÍNEA DE ACCIÓN	MEDIDA DE ACCIÓN	PROponentes
Bicicletas y ciclistas	1. Fomentar el uso del casco entre los ciclistas, más allá de las exigencias que al respecto establezca la normativa correspondiente.	[1]
	2. Hacer obligatorio el uso del casco.	[23] [25]
	3. Crear un Registro de bicicletas con el fin de prevenir los robos y facilitar la recuperación de las bicicletas sustraídas.	[10] [11]
	4. Implantar medidas eficaces (de distinta índole) que estimule la compra de bicicletas.	[11]
	5. Formar equipos técnicos especializados para, en colaboración con los expertos del sector, elaborar y desplegar políticas relativas al uso de la bicicleta, así como desarrollar proyectos técnicos específicos.	[11]
	6. Con el fin de impulsar desde el Gobierno el uso de la bicicleta como vehículo de transporte, crear la Oficina Estatal de la Bicicleta, dependiente del Ministerio de Transportes, a modo de órgano coordinador, en esta materia, de todas las iniciativas, políticas y estrategias que desarrollen las AA.PP. competentes.	[12]

LÍNEA DE ACCIÓN	MEDIDA DE ACCIÓN	PROponentes
Bicicletas y ciclistas	7. Incentivar la incorporación en las pólizas de seguros de hogar de una cobertura específica para los desplazamientos en bicicleta, en vez de exigir la contratación de un (nuevo) seguro específico.	[12]
	8. Tanto en el ámbito urbano como interurbano, a semejanza de otros países de nuestro entorno, actualizar el catálogo y la población de señales relativas a la bicicleta.	[12]
	9. Armonizar las diferentes ordenanzas municipales existentes con relación al uso de la bicicleta, elaborando una "ordenanza tipo" aplicable en todos los municipios de España.	[12]
	10. Exigir una formación específica, e intensiva (alrededor de cuatro horas), a los usuarios de bicicleta.	[20]
	11. Tratar que el ciclista no circule por la carretera, por ejemplo: segregando (por medio de una separación física y no con una marca vial) las calzadas.	[28]

3.11. Víctimas y atención postaccidente

3.11.1. Víctimas

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Víctimas	1. Con el fin de garantizar los derechos morales y resarcitorios de las víctimas de accidente de tráfico, actuar de forma coordinada entre las instituciones (públicas y privadas) y con el estamento judicial para terminar con la invisibilidad de dichas víctimas (así como la de sus familiares)	[19]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Víctimas	para, entre otros objetivos: facilitar la participación de las víctimas en los procesos; y, eliminar las malas praxis, consolidando las buenas.	[19]
	2. Consolidar una línea de apoyo sostenida a las asociaciones de víctimas, definiendo nuevas líneas de financiación.	[23]
	3. Garantizar, independientemente del territorio (CC.AA, densidad de población, etc.), la asistencia homogénea a las víctimas de accidente de tráfico, así como a sus familiares.	[7] [8]
	4. Difundir, a través de las Consejerías de Sanidad y de los Servicios Sociales, la existencia de asociaciones (no gubernamentales) que proporcionan apoyo a las víctimas de accidentes de tráfico (y a sus familiares), complementando de esta manera la atención que prestan los servicios públicos.	[3]
	5. Creación de una red integral de atención a las víctimas para, entre otros aspectos: (a) ampliar el seguimiento de la evolución	[2] [3] [4]
	de las víctimas con el fin detectar posibles secuelas no inmediatas y garantizar, a través de las pólizas de seguros, la cobertura de las indemnizaciones y cuidados correspondientes; y (b) reforzar la cooperación interinstitucional en aras a mejorar la atención a las víctimas.	
	6. Crear una Secretaría de Estado de Víctimas de Violencia Vial.	[2]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Víctimas	7. Crear una oficina especializada en la atención a las víctimas de accidentes de tráfico, y a sus familiares, que proporcione información clara y veraz, así como atención y ayuda de profesionales (psicólogos, abogados, etc.) especializados.	[4]
	8. Potenciar la integración de las víctimas en la sociedad, eliminando barreras (de movilidad en las ciudades, de acceso al mercado laboral, etc.) y fomentando valores entre los ciudadanos.	[4]

3.11.2. Atención postaccidente

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Atención postaccidente	1. Revisar el modelo actual de atención a las víctimas empleando como base los principios recogidos en la “Guía iberoamericana de atención integral a víctimas de tránsito”.	[23]
	2. Reducir de 25 a 15 minutos el lapso de tiempo transcurrido entre el accidente y la llegada a los servicios médicos de urgencia.	[19]
	3. Disponer de un psicólogo de emergencias en los hospitales para proporcionar atención psicológica a las víctimas (y a sus familiares) en los primeros momentos, tras el accidente. En este sentido, resulta conveniente reforzar la formación de los profesionales de emergencias en materia de primeros auxilios psicológicos, así como en la comunicación de malas noticias.	[1] [4]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Atención postaccidente	4. Aumentar el periodo de tiempo actual dedicado al tratamiento psicológico de familiares directos de las víctimas mortales de accidentes de tráfico, así como ampliar el ámbito de acción más allá de dichos familiares.	[4]
	5. Mejorar los registros de trauma a nivel estatal y reforzar la coordinación, a partir de isócronas, entre comunidades autónomas.	[23]
Pólizas de seguros	1. Terminar con las irregularidades que se vienen registrando con relación a las pólizas de los seguros de accidente de tráfico; en particular: (a) la no asunción de responsabilidad (y, por tanto, cobertura) por parte de la compañía de seguros en el caso de que el atestado correspondiente no haya sido redactado, o no esté suficientemente clara la responsabilidad del siniestro; (b) la reducción en los pagos a abonar, en virtud de acuerdos entre compañías aseguradoras; (c) ausencia de información clara con respecto a los derechos que asisten a las víctimas; y (d) primar, en el marco de los seguros “low cost”, las coberturas referidas al vehículo frente a las lesiones y a la asistencia sanitaria.	[3]
	2. Para garantizar la máxima imparcialidad, reforzar la formación de los médicos forenses en materia de elaboración de informes periciales para el cálculo de las indemnizaciones.	[4]

3.12. Otros

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROPONENTES
Financiación	Habilitar, en los PGE, un fondo específico de apoyo al sector del transporte (urbano e interurbano) de pasajeros.	[15]
	Aprovechar los Fondos de Recuperación Europea para habilitar una línea de financiación específica de apoyo al sector español de la seguridad vial y la movilidad segura, sana y sostenible.	[23]
Licitaciones	Incorporar criterios de sostenibilidad (social, medioambiental y económica) y de seguridad vial en los concursos correspondientes a las licitaciones de transporte de líneas de autobús.	[15]
Usuarios de transporte público	Estimular, empleando los Fondos de recuperación y de resiliencia, el desarrollo de aplicaciones 5G que mejoren la experiencia de los viajeros (sistemas de pago online, etc.).	[15]
	Incrementar el número y la comodidad de los asientos reservados a personas de edad avanzada.	[8]
Propuestas sectoriales		
Transporte por carretera	1. Actualizar el Mapa Concesional relativo al transporte (interurbano) por autobús, integrando todos los existentes (a nivel autonómico y de la Administración Central) en una red propia que sea percibida, por los usuarios, como una única red de transporte interurbano de pasajeros.	[15]
	2. Reservar en horas punta, en las vías de alta capacidad, un carril (tanto de entrada como de salida) para el transporte público.	[15]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Transporte por carretera	3. Específicamente, con respecto al transporte escolar, considerando el impacto que la pandemia por COVID está teniendo sobre todo en las empresas de componente familiar (Pymes): extender la vida útil del vehículo durante un curso o dos.	[15]
	4. En el marco de las normas que regulan el transporte (de mercancías) por carretera: eliminar el requisito de antigüedad máxima tanto para los vehículos de transporte pesado, como ligero.	[16]
	5. Eliminar las restricciones a la circulación de camiones durante los festivos y fines de semana, con el fin de reducir la situación estrés, desarraigo y soledad que dicha restricción provoca, actualmente, en los conductores (profesionales) de estos vehículos.	[16]
	6. Implementar las medidas regulatorias necesarias para priorizar, con respecto al cometido básico de los conductores profesionales, las tareas que han de desempeñar en el cumplimiento de su profesión.	[16] [32]
Gobernanza de la seguridad vial	1. Partiendo de una visión holística de la seguridad vial, apoyar la gestión en tres pilares: tecnológico, infraestructuras y pedagógico.	[6]
	2. Integrar la seguridad vial en el discurso relativo a la “movilidad segura, sana y sostenible”.	[23]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Gobernanza de la seguridad vial	3. Apartar el término “accidente de tráfico” del discurso sobre seguridad vial, e incluir la perspectiva de género en el mismo.	[23]
	4. Reforzar la cooperación internacional con la ONU, con la Unión Europea y, sobre todo, con América Latina.	[23]
	5. Habida cuenta de la condición transversal de la seguridad vial, cambiar la estructura actual de gobernanza (“descentralizada”) por la de un “organismo coordinador”: por ejemplo, una Agencia Estatal de Seguridad Vial (o una Secretaría de Estado de Movilidad), pasando el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible a ser el órgano consultivo de dicho organismo.	[1] [2] [7] [9]
	6. Hacer recaer en Presidencia del Gobierno el liderazgo político de la seguridad vial; liderazgo que deberá explicitarse mediante un Pacto de Estado por la Seguridad Vial.	[9]
	7. Basar la Estrategia (española) de Seguridad Vial 2021-2030 en la actuación preventiva sobre los factores de riesgo, así como en la disminución de la gravedad de las lesiones. En relación con lo anterior, resulta imprescindible: (1) conocer la causa-raíz de los accidentes de tráfico para definir las intervenciones de naturaleza “generativa” (creadoras de patrones de conducta) correspondientes; (2) dar un paso hacia adelante y fijar el Objetivo Cero	[9] [23]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Gobernanza de la seguridad vial	(víctimas mortales y lesionados graves) para el año 2050; (3) integrarla en el marco general de los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ONU, 2015); (4) desarrollar mecanismos eficaces de colaboración “público – privada”, para garantizar su despliegue efectivo; y (3) buscar su consistencia con la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	
	8. Con el fin de reforzar la prevención de las lesiones: definir un nuevo marco normativo (de compromiso y responsabilidad) para mejorar sistemáticamente las carreteras y los vehículos, en todos sus aspectos.	[23]
	9. Incorporar la potestad legislativa a la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, que pasaría a ser Comisión Permanente Legislativa.	[7] [9] [14]
	10. Definir el Cuadro de Mando Integral de la Estrategia (española) de Seguridad Vial 2021-2030. Por su parte, los indicadores de desempeño (KPI) del mencionado cuadro deberán conformar un número adecuado y servir de conexión entre las intervenciones de seguridad vial planteadas en la estrategia y los objetivos estratégicos definidos.	[9] [10]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Gobernanza de la seguridad vial	11. Crear observatorios regionales de seguridad vial para favorecer la capilaridad, a través del territorio del Estado, en la implementación de la nueva estrategia de seguridad vial.	[10]
	12. Exigir que la DGT concluya, a la mayor brevedad posible, en necesario proceso de digitalización. Se trata de digitalizar la relación “alumno — autoescuela— DGT” para que, en un futuro cercano, el ciudadano pueda mantener una relación completamente electrónica con la DGT que le acompañe a lo largo de toda su vida (como preconductores y como conductores).	[21] [22]
La nueva modalidad de transporte	1. Con respecto al <i>delivery</i> y al <i>sharing</i> , actuar en dos ámbitos diferentes: (1) en la formación y apoyo a la conducción de estos vehículos; y (2) para el caso de flotas que estén operando bajo autorización administrativa (pública), informar sobre cómo están gestionando la seguridad vial de sus usuarios.	[23]
Seguridad vial infantil	1. Llevar la seguridad vial de los niños a todos los modos de transporte por carretera: los niños requieren una protección especial.	[25]
	2. Desarrollar acciones específicas para reforzar la percepción que del riesgo de sufrir un accidente (debido a conductas imprudentes: velocidad, alcohol, etc.) tienen los responsables de la seguridad vial de los niños (padres, profesores, etc.).	[25]

LÍNEA DE ACCIÓN	PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES	PROponentes
Seguridad vial infantil	3. Establecer la obligatoriedad de habilitar algún tipo de capacitación para las personas encargadas de atender los puntos de venta de los sistemas de retención infantil.	[25]
	4. Formar a los formadores de educación vial (policías, etc.) y a profesionales de distintos campos con influencia, directa o indirecta, en la seguridad vial de los niños (puericultores, pediatras, etc.), en los diferentes aspectos relacionados con los sistemas de retención infantil.	[25]
	5. Aplicar un IVA reducido a los sistemas de retención infantil.	[25]
	6. Desarrollar la normativa necesaria que permita llevar a cabo una supervisión efectiva del mercado de sistemas de retención infantil de segunda mano.	[25]

**4. ANEXOS:
DETALLE DE LAS PROPUESTAS Y
RECOMENDACIONES REALIZADAS POR LOS
COMPARECIENTES.**

ANEXO I

INFRAESTRUCTURA SEGURA

REFERENCIA	COMPARECIENTE
[2]	Vicepresidente de la Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por Accidente de Tráfico (STOP ACCIDENTES). D. Antonio Muñoz González.
[6]	Responsable de contenidos de la Plataforma PONLE FRENO. D. Javier Olave Gabarra.
[7]	Presidente de Honor de la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL). D. Luis Montoro González.
[8]	Profesor de Universidad del País Vasco (PV). D. Aitor Aritzeta Galán.
[9]	Profesor de la Universidad de Alcalá (UAH). D. Emiliano Moreno López.
[10]	Experto en Vehículos de Movilidad Personal (VMP). D. Andrés Luis Romera Zarza.
[11]	Coordinadora General de la Coordinadora en Defensa de la Bicicleta (CONBICI). Dña. Laura Vergara Román.
[13]	Vicepresidenta de la Plataforma Motera para la Seguridad Vial. Dña. M ^a José Alonso de Arriba.
[15]	Presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS). D. Rafael Barbadillo López.

REFERENCIA**COMPARECIENTE**

- [17] Representante de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM).
D. Miguel Pereira García.
- [19] Fiscal de sala Coordinador de Seguridad Vial.
D. Bartolomé Vargas Cabrera.
- [23] Director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre.
D. Jesús Monclús González.
- [26] Presidente de UNO Logística.
D. Francisco Aranda Manzano.
- [28] Presidente del Foro de Nuevas Tecnologías en el Transporte (ITS, España).
D. Sebastián de la Rica Castedo.
- [31] Presidente de la Asociación de Auditores de Seguridad Vial.
D. Javier López Delgado.

INFRAESTRUCTURA SEGURA

CONSERVACIÓN DE LAS CARRETERAS

PROPUESTA	PROPONENTE
Crear planes de conservación y mantenimiento de la infraestructura (firmes, señalización, etc.) que palien la pérdida de valor patrimonial producida por la ausencia de inversión suficiente y permitan una interacción adecuada con los sistemas activos que ya se encuentran en muchos vehículos.	[7];[10]
Invertir en mantenimiento y mejora de las infraestructuras.	[15];[19]

ÁREAS DE SERVICIO

PROPUESTA	PROPONENTE
Mejorar las condiciones de las áreas de servicio, implementando las recomendaciones (por las que se tipifican grados o niveles de acondicionamiento de las mismas) recogidas en la carta firmada por la patronal internacional del transporte por carretera (IRU) y la federación europea de sindicatos.	[17]
<i>“...para la seguridad de este tipo de transporte (larga distancia) es fundamental contar con una buena red viaria y la puesta en marcha de áreas de estacionamiento o de descanso seguras y protegidas para camiones.”</i>	[26]

SEGURIDAD VIAL

PROPUESTA	PROPONENTE
Las auditorías de seguridad vial han de hacerse en toda la red de carreteras española, no sólo en las carreteras nacionales correspondientes a la Red Transeuropea (donde se registra, tan sólo, el 15% de los accidentados). “Las infraestructuras deben tener una auditoría de construcción, mantenimiento y señalización de carreteras, con un registro central y público.../...para su seguimiento”.	[2];[31]
Realizar estudios de la señalización existente, especialmente en aquellos casos donde se ha encontrado una ausencia generalizada de la percepción de peligro.	[6]
Considerar la interacción con todos los usuarios antes de la instalación de equipamiento. Como ejemplo de la falta de dicha consideración, las aletas de tiburón utilizadas en la separación de carriles bus urbanos o las barreras de hormigón que se utilizan en algunas ciudades como elementos de separación.	[6]

SEGURIDAD VIAL

PROPUESTA	PROPONENTE
<p>Incrementar las auditorías de seguridad vial (de acuerdo con los principios europeos de gestión de la seguridad de las infraestructuras) extendiéndolas a toda la red de carreteras española, en particular, las de señalización vial para comprobar la adecuación de las señales existentes a los peligros que indican, su correcta colocación y justificación. <i>“...la señalización debería tener una auditoría brutal para conseguir la credibilidad, porque si la señal no es creíble, al final no se cumple”</i>.</p> <p>Condición necesaria es que sean llevadas a cabo por organismos independientes de los administradores de la vía dentro de planes exhaustivos que abarquen la totalidad de la red, no delimitados por períodos de tiempo y priorizando en función de la necesaria previa identificación de puntos calientes.</p>	[7];[9];[10];[23]
<p>Introducir sistemas inteligentes de señalización <i>“...hemos comprobado que las señales variables, son muy respetadas, pero las señales fijas son menos respetadas”</i>.</p>	[7]
<p>Mejorar la señalización de las infraestructuras; en particular, la correcta y suficiente iluminación de los pasos de peatones.</p>	[8]
<p>Señalizar con mayor antelación las obras en carretera.</p>	[8]
<p>Utilizar los sistemas de señalización variable existentes para la emisión de mensajes de concienciación del acto de conducir y favorecer la atención plena de conducción (<i>mindful driving</i>)</p>	[8]
<p>Crear un plan específico de mejora de márgenes de vías para la eliminación, alejamiento o protección de los elementos peligrosos existentes con el fin de reducir la elevada cantidad de accidentes que se producen por salida de vía.</p>	[10]
<p>Crear una campaña de tratamiento de curvas con el fin de incrementar la uniformidad de las vías a través de la consistencia de trazado y ayudar así a reducir las distracciones.</p>	[10]
<p>Considerar la formulación e integración de los carriles bici en forma de red con especial atención a las intersecciones.</p>	[11]
<p>Ampliar la utilización de los sistemas de protección integral en las carreteras y utilizarlos en las autopistas de peaje</p>	[13]
<p>Realizar auditorías de seguridad vial para la detección de tramos peligrosos y modificarlos, en lugar de simplemente señalarlos, mediante la incorporación de más elementos, potencialmente peligrosos, en la carretera</p>	[13]

SEGURIDAD VIAL

PROPUESTA	PROPONENTE
Llevar a cabo la sustitución de postes IPN utilizados como soporte en los paneles y carteles de señalización	[13]
Continuar con la línea de trabajo propuesta por la Fundación Mapfre y la Asociación Española de la Carretera (2015): carreteras 2+1, un plan de mejora de las protecciones de los márgenes, eliminación de los tramos de concentración de accidentes y desplegar en masa aquellas medidas identificadas como más eficaces por los modelos predictivos de ocurrencias de siniestros.	[23]
Llevar a cabo un despliegue generalizado de las medidas incluidas en el documento de la DGT “Recomendaciones para la mejora de la seguridad vial en entornos interurbanos”.	[23]
Implantar de manera efectiva, a lo largo de toda la red de carreteras española, los denominados Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS, por sus siglas en inglés).	[23]
Para garantizar la seguridad vial, desde la perspectiva de las infraestructuras, lo verdaderamente relevante sería evitar que compartiesen los vehículos calzadas cuya velocidad habitual difiera en más de 20 ó 30 kilómetros por hora.	[28]
Aparte de seguir trabajando para mejorar el factor humano, es necesario mejorar (también) el factor infraestructura ya que dicho factor condiciona al factor humano y por tanto, incluso cumpliendo la normativa (de carreteras) correspondiente, no se garantiza la seguridad vial. En consecuencia, las auditorías de seguridad vial, las inspecciones de seguridad, los estudios de impacto de seguridad vial y la gestión de la seguridad en la red de carreteras son herramientas de seguridad vial, preventivas o paliativas, altamente eficaces.	[31]
Resulta imprescindible disponer de un colectivo de auditores de seguridad vial (en la actualidad, en España, se exige que dichos auditores sean ingenieros de caminos, ingenieros civiles o ingenieros técnicos de obras públicas): (a) formados, acreditados y sobradamente preparados en materia de seguridad vial; (b) que sean verdaderos expertos; y en este sentido, primero hay que ser auditor observador, luego se pasaría a auditor auxiliar y por último a auditor líder o principal; (c) que sean totalmente independientes; y (d) que condicionen el comportamiento, detecten los errores y propongan soluciones.	[31]
Es importante que ya sea en construcción o en la conservación de una vía pública exista un coordinador de seguridad vial, cuya función esté tutelada por una agencia nacional de seguridad vial.	[31]

ANEXO II

CIUDADES SEGURAS

REFERENCIA	COMPARECIENTE
[5]	Presidente del Real Automóvil Club de España (RACE). D. Carmelo Sanz de Barros.
[7]	Presidente de Honor de la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL). D. Luis Montoro González.
[8]	Profesor de Universidad del País Vasco (PV). D. Aitor Aritzeta Galán.
[10]	Experto en Vehículos de Movilidad Personal (VMP). D. Andrés Luis Romera Zarza.
[11]	Coordinadora General de la Coordinadora en Defensa de la Bicicleta (CONBICI). Dña. Laura Vergara Román.
[18]	Presidente de la Comisión de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP). D. Alfonso Gil Invernón.
[19]	Fiscal de sala Coordinador de Seguridad Vial. D. Bartolomé Vargas Cabrera.
[21]	Presidente de la Federación de Autoescuelas de Cataluña (FAC). D. Raúl Viladrich i Castellanas.
[23]	Director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. D. Jesús Monclús González.
[24]	Director General de la Fundación AXA. D. Josep Alfonso Caro.
[25]	Presidente de Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil (AESVI). D. Antonio Lucas García.
[26]	Presidente de UNO Logística. D. Francisco Aranda Manzano.
[28]	Presidente del Foro de Nuevas Tecnologías en el Transporte (ITS, España). D. Sebastián de la Rica Castedo.

CIUDADES SEGURAS

SEGURIDAD VIAL

PROPUESTA	PROPONENTE
Debido a los cambios de paradigma en la movilidad, especialmente en el entorno urbano, con la aparición de los sistemas de movilidad personal, <i>“la eclosión del comercio electrónico y el crecimiento exponencial de los desplazamientos de última milla”</i> , se necesita <i>“un marco regulatorio que homogeneice a todos los usuarios de la vía en materia de seguridad, formación, capacitación, responsabilidad civil y uso de las infraestructuras viales, y contribución al sostenimiento de las mismas”</i>	[5];[10]
Llevar a cabo un pacto de Estado sobre la seguridad vial en municipios dado el incremento constante de la siniestralidad urbana.	[7]
Reforzar diversas actuaciones como la mejora de aceras, más anchas y menos deslizantes, la reducción de barreras arquitectónicas y el aumento de zonas de descanso, desde el punto de vista de los peatones, especialmente los de mayor edad.	[8]
Incorporar la seguridad en los planes de movilidad urbana sostenible.	[10]
Realizar auditorías de seguridad vial urbana como instrumento fundamental para descubrir el origen de los problemas de siniestralidad en el entorno urbano.	[10]
Crear itinerarios peatonales seguros para los usuarios vulnerables.	[10]
Generar cambios urbanísticos que propicien la transición del coche a la movilidad de peatones, ciclistas y usuarios de transporte público y no solo al vehículo eléctrico. Específicamente, ampliar la protección de las zonas escolares y ampliar las zonas de bajas emisiones a todo el entorno urbano con el fin de no diferenciar unas zonas de otras dentro de la ciudad. Reducir la posibilidad de desplazamientos. Pacificar el tráfico motorizado.	[11]
Siendo conscientes de que en la era pos-COVID el comercio electrónico ha aumentado de manera exponencial y, consecuentemente, la distribución urbana de mercancías puede acabar provocando un colapso en muchas ciudades, así como (por el incremento de dicho tráfico de reparto de mercancías de muy diversa índole) disparar el riesgo de accidente, debido al considerable aumento de distintos actores del tráfico (peatones, ciclistas, furgonetas, etc.) que co-actúan en las calles de las ciudades, resulta imprescindible implementar medidas eficaces de calmado del tráfico en el conjunto de las ciudades de España.	[18]

SEGURIDAD VIAL

PROPUESTA	PROPONENTE
<p>Casi todos los preceptos del Título II (artículos 10 a 52) de la Ley de Seguridad Vial se han quedado obsoletos, dado que se refieren en su mayoría a las normas de comportamiento en circulación de los vehículos a motor. Por tanto: <i>“Se necesita sistematizar las normas sobre esos colectivos (peatones, ciclistas y vehículos de movilidad personal) que ahora son esenciales en el nuevo diseño de ciudad...”</i>. Es decir: que dichos colectivos (que forman ya parte de la movilidad urbana) dispongan de un régimen normativo adecuado (y no estar sin preceptos acertados o aislados) quedando sistematizados e incluidos en la Ley de Seguridad Vial o en la futura Ley de Financiación y Movilidad Sostenible.</p>	[19]
<p>Llevar a cabo un despliegue generalizado de las medidas incluidas en el documento de la DGT “Recomendaciones de movilidad urbana segura y sostenible”.</p>	[23]
<p>Trabajar con el fin de conseguir que las ciudades (independientemente de su tamaño) se conviertan en entornos amigables para los niños; ciudades que se tomen el riesgo infantil (con relación al sistema del tráfico: transporte escolar, camino al colegio, señalización, velocidad alrededor de las áreas de ocio para los niños, etc.) como una prioridad de primer nivel, trabajando a través de las estrategias locales. Y, en este sentido, hay que proporcionar apoyo (con recursos y en materia de formación) sobre todo a los municipios más pequeños.</p>	[25]
<p>Insta a tomar medidas especiales en defensa de los peatones en el entorno urbano. Y, en este sentido: Considera que la medida de limitar la velocidad a 30 kilómetros/hora en las vías urbanas con un solo carril en un sentido de circulación podría y debería mejorarse. Entre las razones que aporta, destaca, a su juicio, el hecho de que <i>“el factor esencial de peligrosidad (para los peatones) no es la anchura de la vía, sino la posibilidad de que los peatones irruman en un carril en el que los vehículos tienen permitida una velocidad de 50 kilómetros/hora...”</i> Propone, por tanto, sustituir dicha medida por: <i>“Prohibir circular a más de 30 kilómetros/hora en poblado en el carril señalizado con marcas viales contiguo a una línea de estacionamiento, sea este en línea o batería, o a una acera –que no tiene estacionamiento– que está junto al carril donde se circula.”</i> E insiste en que lo que interesa es, <i>“aparte de proteger a los ciclistas, es que los peatones no estén cerca de un carril por donde se circula a 50 kilómetros/hora.”</i></p>	[28]

VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP)

PROPUESTA	PROPONENTE
Considera que debería aplicarse el principio de que “...a igualdad de uso, igualdad de riesgos, y de responsabilidades y obligaciones” en los usuarios de las vías.	[5]
Considerar la creación de carriles segregados para la circulación de los VMP.	[10]
Creación de un seguro de responsabilidad civil específico para los usuarios de VMP con el fin de que “...los padres o tutores de esas personas no tengan que responder por un posible accidente en el que hayan sido culpables”.	[10];[21]
“Bicicletas y patines eléctricos...: no es un juguete, son vehículos...”. Se hace necesario, por tanto, dotar de la formación vial adecuada a sus usuarios.	[23]
Se debe garantizar que los usuarios de VMP, de manera análoga al resto de los usuarios de los vehículos en la calzada con los que conviven, tienen el conocimiento adecuado de las normas de tráfico y disponen de un seguro de responsabilidad civil obligatorio.	[24]
Opina que “Las normativas para una circulación segura de los patinetes eléctricos y otros vehículos (de movilidad) personal son un capítulo que de ninguna manera está cerrado hasta el año 2030.”	[28]

CALIDAD DE VIDA

PROPUESTA	PROPONENTE
Necesidad de planificar - por una movilidad segura, sostenible y saludable: “... para el año 2050 entre el 70 y el 80% de los ciudadanos del mundo viviremos en ciudades y, por lo tanto, es muy importante que vayamos cambiando ese paradigma de reparto del espacio teniendo en cuenta que la movilidad, primero, o es de todos o no será porque ya se ha concebido como un elemento sustancial de la vida de los ciudadanos.” “Si resolvemos bien la movilidad sostenible y la hacemos saludable, ahorraremos dinero en gasto sanitario.”	[18]
“Hacer apuestas robustas por transportes públicos”, fundamentados en unas bases sólidas y unas reglas de juego diferentes. El transporte colectivo es una forma eficaz de cohesionar a los ciudadanos ya que contamina menos y se trata de una apuesta de futuro que hace crecer a las ciudades.	[18]

DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS (DUM)

PROPUESTA	PROPONENTE
Establecer carriles que puedan utilizarse durante determinados períodos de tiempo de manera exclusiva para la distribución urbana de mercancías, en función de la densidad del tráfico, de la hora, etc., teniendo en consideración que ésta es una actividad que se realiza todos los días del año de forma continuada.	[26]
Posibilitar en determinadas ocasiones la distribución urbana de mercancías por la noche, utilizando tecnologías que en la actualidad permiten la ausencia de ruidos y favoreciendo, por tanto, que estos vehículos circularan fuera de las horas punta de congestión de tráfico.	[26]
Digitalizar las plazas de carga y descarga y, <i>“...por tanto, podamos medir si hay muchas o pocas en nuestras ciudades y, en segundo lugar, optimizar su uso para reducir todos esos vehículos de distribución urbana que vemos muchas veces en doble fila porque, o bien no hay una zona en la que descargar, o bien estaba llena cuando el conductor fue a dicha zona y ya no era viable.”</i>	[26]
Flexibilización de las restricciones en los horarios de entrega en áreas de protección oficial. <i>“Al concentrar el volumen de operaciones en una sola franja muy estrecha, se produce una mayor concentración de vehículos en ese intervalo de tiempo y, por tanto, la posibilidad de que se produzcan accidentes crece de manera muy importante.”</i>	[26]
Identificación de los vehículos que realizan DUM. <i>“No existe en este momento una acreditación que permita identificar las distintas tipologías de vehículos que participan en esta actividad empresarial. Las actuales tarjetas de transporte no abarcan todas las tipologías de vehículos y servicios.”</i>	[26]

ANEXO III

FORMACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL

REFERENCIA	COMPARECIENTE
[1]	Directora de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular (AESLEME). Dña. M ^a del Mar Cogollos Paja.
[2]	Vicepresidente de la Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por Accidente de Tráfico (STOP ACCIDENTES). D. Antonio Muñoz González.
[4]	Directora de la Asociación Prevención de Accidentes de Tráfico (P(A)T). Dña. Yolanda Doménech Moral.
[5]	Presidente del Real Automóvil Club de España (RACE). D. Carmelo Sanz de Barros.
[6]	Responsable de contenidos de la Plataforma PONLE FRENO. D. Javier Olave Gabarra.
[7]	Presidente de Honor de la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL). D. Luis Montoro González.
[8]	Profesor de Universidad del País Vasco (PV). D. Aitor Aritzeta Galán.
[9]	Profesor de la Universidad de Alcalá (UAH). D. Emiliano Moreno López
[10]	Experto en Vehículos de Movilidad Personal (VMP). D. Andrés Luis Romera Zarza.
[11]	Coordinadora General de la Coordinadora en Defensa de la Bicicleta (CONBICI). Dña. Laura Vergara Román.
[13]	Vicepresidenta de la Plataforma Motera para la Seguridad Vial. Dña. M ^a José Alonso de Arriba.
[14]	Secretario General de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR). D. José María Riaño Sebastián.
[15]	Presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS). D. Rafael Barbadillo López.

REFERENCIA**COMPARECIENTE**

- [16] Presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER).
D. Julio Villaescusa Izquierdo.
- [17] Representante de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM).
D. Miguel Pereira García.
- [19] Fiscal de sala Coordinador de Seguridad Vial.
D. Bartolomé Vargas Cabrera.
- [20] Presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE).
D. Enrique Lorca Sánchez.
- [21] Presidente de la Federación de Autoescuelas de Cataluña (FAC).
D. Raúl Viladrich i Castellanas.
- [22] Representante de la Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD).
D. Miguel González Gallarza.
- [23] Director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre.
D. Jesús Monclús González.
- [24] Director General de la Fundación AXA.
D. Josep Alfonso Caro.
- [25] Presidente de Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil (AESVI).
D. Antonio Lucas García.
- [26] Presidente de UNO Logística.
D. Francisco Aranda Manzano.
- [32] Director de Relaciones Institucionales de la Academia del Transportista.
D. Francisco Paz Fuentes.

FORMACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL

FORMACIÓN VIAL: GENERAL

PROPUESTA	PROPONENTE
<p>El número de profesores de autoescuela en activo (alrededor de 17.000) es insuficiente para cubrir la demanda actual; y, además, no se está produciendo el necesario relevo generacional. En consecuencia, se propone “transformar digitalmente la educación vial”: promover la transformación digital del sector de la formación vial para convertir (a dicha formación) en un modelo más eficiente, más atractivo también para los alumnos, apoyándonos en la digitalización, en técnicas y en recursos que a día de hoy ya existen, con el fin de adaptarla al siglo XXI. Y, en este sentido: se pide que se cumpla, también en el campo de la formación vial, con el mandato legal que se introdujo en diciembre de 2020 a través del artículo 70 bis de la Ley Orgánica de Educación.</p>	[22]
<p>Poner al profesor de formación vial en el centro del nuevo modelo de formación (digital), llevando a cabo la necesaria reordenación tanto administrativa como legal para dignificar la profesión. Y, en este sentido, resulta imprescindible mejorar las condiciones de trabajo y económicas de los profesores; para ello: debe apostarse por <i>“un sistema de trabajo transparente y flexible que permita al profesor de formación vial, si lo desea, trabajar con autonomía ... él sí puede ser un prestador de servicios que tenga su vehículo ... sin deber tener (para poder prestar dichos servicios) un lugar físico ...”</i> En consecuencia, para hacer efectiva la propuesta anterior, es necesario revisar el marco regulatorio de las autoescuelas (revisado por última vez hace diez años).</p>	[22]
<p>Propone la creación de un título homologado de formación profesional específico para profesores de formación vial. Comentario: esta propuesta podría estar ya suficientemente cubierta por el Real Decreto 174/2021, de 23 de marzo, por el que se establece el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible.</p>	[2]
<p>Necesario incorporar como factor primordial en la actualidad, incluso por encima de tradicionales como alcohol, drogas o velocidad, la distracción de los conductores debida a la utilización de los teléfonos móviles en el interior de los vehículos.</p>	[5]
<p>Promover e impulsar la formación de la seguridad y la protección de los vehículos más vulnerables, <i>“como las motocicletas, que, desafortunadamente, cada vez están más presentes en los siniestros mortales en nuestro país.”</i></p>	[5]

FORMACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL

FORMACIÓN VIAL: GENERAL

PROPUESTA	PROPONENTE
Necesario un reciclaje de la formación destinada a la obtención del permiso de conducción. <i>“Debe ser más intensa y más adaptada a las herramientas y los equipos que la gente utiliza hoy para su movilidad”.</i>	[5]
Actualizar los contenidos formativos (adaptándolos a la realidad de la movilidad de hoy en día: modos sostenibles y saludables de transporte, equipamiento de los vehículos, conectividad, etc.) relativos a la obtención del permiso de conducir y fomentar la utilización de metodologías (online, etc.), así como de herramientas de formación ya contrastadas.	[5];[6];[24]
Es necesaria la pedagogía hacia los usuarios de VMP, para <i>“enseñarle también al vulnerable que, por su propio bien, tiene que comportarse con educación”.</i> Creación de una formación específica para este colectivo mediante cursos cortos con contenido técnico (seguridad vial, catálogo de señales, etc.) y desarrollo de destreza. Exigir una formación específica, mínima e intensiva (alrededor de cuatro horas), que permita a los usuarios de estos vehículos disponer de las nociones imprescindibles (sobre normas de circulación, de seguridad vial, etc.) integrarse de forma segura en el flujo de tráfico urbano.	[6];[10];[20];[21]
La formación de conductores debe ser presencial, <i>“tenemos que enseñar actitudes, valores, percepción de riesgos...Eso es imposible con una enseñanza que no sea presencial.”</i> Cuando se da formación <i>online</i> , debería hacerse en <i>streaming</i> (es decir, en directo): de esta forma es posible interactuar con los alumnos. Por tanto, <i>online sí, pero como complemento</i> . Diferentes estudios avalan la presencialidad; de hecho, en Europa, con relación a la formación vial teórica, la presencialidad en las aulas es obligatoria.	[7];[20];[21]
Mejorar la formación de examinadores y formadores a través de la especialización y la obligación de poseer permisos de conducción de motocicletas. En particular, los formadores viales han de poseer los conocimientos teóricos y prácticos en sistemas de seguridad (ADAS) y con relación a los vehículos eléctricos e híbridos para poder dar ejemplo, asesorar y transmitirlos tanto a los preconductores como a los conductores. Por tanto, deberían realizar un curso de formación sobre los aspectos más relevantes de la nueva movilidad, incluyendo la formación 3.0 específica para motoristas.	[13];[21]

FORMACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL

FORMACIÓN VIAL: GENERAL

PROPUESTA	PROPONENTE
Actuar, con respecto a la formación vial, desde tres principales: concienciación, formación y sostenibilidad. Y, en este sentido, hacer de la formación y de la concienciación los ejes básicos de la (nueva) Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030. En síntesis: <i>“mejorar la seguridad vial, a través de una formación (vial) de calidad. Hay que tener en cuenta que “... las autoescuelas, ..., hemos sido, somos y seremos una pieza clave en la movilidad segura, saludable y sostenible.”</i>	[20];[21]
Examinadores: <i>“... a la hora de programar la enseñanza, para las autoescuelas es muy importante ... no tener solamente una fecha (de examen) sino poder examinar a los alumnos ... los alumnos quieren su permiso de conducir para su movilidad ... para acceder al mercado laboral ..., sin perder de vista que nosotros como empresa, necesitamos trabajar y que, para ello, tenemos que poder examinar”. “La falta de personal administrativo y examinador en las cuatro jefaturas provinciales catalanas ha sido un problema estructural de la DGT ... (los alumnos) son personas que esperan el permiso para ir a trabajar, para superar una oposición, para poder ir a estudiar. Y la obtención del permiso de conducir ... es una mejora social ... de la que les estamos privando”. “El carné de conducir sigue siendo algo muy importante, es un instrumento esencial para acceder al empleo, ... Por lo tanto, tenemos entre manos (por los retrasos acumulados en los exámenes de conducir) un problema de orden social”. Proponen, en consecuencia, dotar al sistema de la necesaria plantilla de examinadores con el fin de terminar con la actual lacra (de retrasos en los exámenes de conducir) que lleva más de veinte años afectando seriamente a la sociedad.</i>	[20];[21];[22]
Poner en valor la profesión de profesor de formación vial.	[20]
Aprovechar el hecho de que, al final, prácticamente toda la sociedad pasa por las autoescuelas para enseñar a esos futuros conductores no sólo contenidos específicos de seguridad vial, accidentes de tráfico y siniestros viales, sino determinadas prácticas de auxilio (por ejemplo, cómo hacer una reanimación cardiovascular o la maniobra de Helmlich) que pueden ayudar a salvar vidas durante la “hora de oro” después el accidente. Este tipo de formación tendría que ser, también, obligatorio.	[20]

FORMACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL

FORMACIÓN VIAL: GENERAL

PROPUESTA	PROPONENTE
<p>“... estamos formando conductores del futuro con tecnología del pasado...” Partiendo de la base de que “el modelo de examen condiciona la formación que se imparte en las autoescuelas”, con relación al examen teórico (basado actualmente en un “modelo memorístico”): implementar (siguiendo, por ejemplo, el modelo del Reino Unido que ha demostrado reducir la siniestralidad vial en un 11,3%) un modelo de examen teórico basado en la visualización de videos de percepción de riesgo (se trataría de que el alumno visualizase ciertas situaciones y conteste en función del riesgo que percibe). Y con respecto al examen práctico (relacionándolo con el tipo de vía y las condiciones ambientales que aparecen sobre representadas en las estadísticas de siniestralidad vial): incluir la conducción en carretera convencional así como hacer obligatorio, antes de poder ir a examen (práctico), que el alumno acredite un número determinado de kilómetros de práctica de la conducción en este tipo de vías; de igual manera, se exigiría la acreditación con relación a la conducción nocturna. “<i>En definitiva, podríamos encontrar fórmulas ingeniosas para poder demostrar las capacidades del aspirante.</i>” La idea es “no confiar únicamente en un examen, sino en un periodo más largo de formación, y luego tener un modelo de aprendizaje de la conducción que no se evalúe en un solo examen. Es decir, se trata de alargar un poco esa formación.”</p>	[20];[21];[22]
<p>Con el fin de integrar la sostenibilidad en la formación vial (tanto de los preconductores como de los conductores) y, subsecuentemente, aprovechar el potencial de las autoescuelas para promocionar el uso del vehículo eléctrico e híbrido (en su totalidad, vehículos automáticos): por un lado, habilitar subvenciones para que las autoescuelas puedan adquirir dichos vehículos (eléctricos e híbridos, y con los mayores avances tecnológicos posibles); y, por otro lado, revisar la Orden INT/2229/2013, de 25 de noviembre, con el fin de eliminar el Código 78 (al igual que ya se está haciendo en Alemania y Francia, a pesar de existir dos Directivas al respecto: Directiva 2012/36/UE y Directiva 2013/47/UE) completando la carencia de los futuros conductores de vehículos automáticos con una formación específica en conducción de vehículos manuales.</p>	[20];[21]
<p>Habida cuenta de que los vehículos incorporan cada vez más tecnologías de ayuda a la conducción (los denominados ADAS), formar tanto a los futuros conductores como a los actuales en el uso eficaz de dichas tecnologías.</p>	[21];[23]

FORMACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL

FORMACIÓN VIAL: GENERAL

PROPUESTA	PROPONENTE
<p>A día de hoy, existe una <i>crisis estructural</i> (agravada, coyunturalmente, por la pandemia por COVID-19) que se se explicita a través del <i>fuerte colapso (registrado) en los centros de exámenes</i>. Una crisis cuyos aspectos estructurales más relevantes, son: la ineficiencia y falta de digitalización de muchos actores y la precarización de las condiciones de trabajo de muchos profesionales del sector.</p> <p>Por tanto, <i>“lo que entendemos es que el modelo actual de autoescuela no es atractivo para los alumnos más jóvenes ... y, por lo tanto, hay que repensarlo, hay que remodelarlo, ...”</i></p>	[22]
<p>Combinar, en la educación vial y en la formación vial, la presencialidad (charlas de concienciación para jóvenes, etc.) y la virtualidad (por ejemplo, utilizando herramientas digitales de realidad virtual, tanto para la enseñanza como para la evaluación) con la aplicación práctica (en los patios de colegios e institutos, así como en situaciones reales de tráfico).</p>	[23]
<p>Mejorar el proceso de formación de conductores mediante, entre otras medidas: (1) incluyendo módulos obligatorios de concienciación (“charlas de concienciación”) a lo largo del proceso de obtención del permiso de conducir; (2) proporcionando formación específica en conducta PAS y en primeros auxilios; y (3) estimulando el desarrollo de empatía con relación a otros vehículos (bicicletas, etc.) que ya son habituales de nuestro entorno de tráfico.</p>	[23]
<p>Incidir en los diferentes aspectos relacionados con la seguridad vial infantil (sistemas de retención, camino al colegio, etc.) en la formación (vial) de los futuros conductores.</p>	[25]

FORMACIÓN VIAL: CONDUCTORES PROFESIONALES

PROPUESTA	PROPONENTE
Imprescindible <i>“impulsar medidas de formación continua en personas que dedican gran parte de su jornada laboral a desplazarse por nuestras ciudades para el reparto del e-commerce y que requieren de una adecuada prevención de riesgos en el ámbito laboral, poniendo freno así a la siniestralidad in itinere y en la misión que su desempeño laboral les comporta”</i>	[5];[10]
Con respecto a la edad de acceso a la “profesión”, a pesar de que el RD 971/2020 ha permitido bajarla hasta los 18 años, dicha reforma no puede quedar sólo en eso: estos cambios deben englobarse en el marco de una Formación Profesional del conductor de autobús (de vehículos con pasajeros), de <i>“tal forma que con 16 años (la persona) inicia una FP y con 18 se puede insertar en el mercado laboral...”</i> Es decir, que la profesión de conductor de vehículos de transporte de pasajeros sea una FP.	[15]
Formación de los conductores profesionales (de autobús) adaptada a la nueva realidad de estos vehículos: <i>“...//... los vehículos también están cambiando y cada vez el perfil del conductor tiene que ir adaptándose a la nueva realidad”.</i>	[15]
Con relación a los conductores de vehículos ligeros dedicados al transporte por carretera: <i>“volver a donde estábamos”,</i> exigiendo (como así era hasta 2013) el correspondiente título de competencia profesional.	[16]
Habida cuenta de la relevancia que tiene la figura del conductor profesional: reforzar la profesionalización (capacitación y formación), así como la concienciación y la sensibilización de estos conductores. En este sentido: (a) la formación CAP (muy exhaustiva en materia de seguridad vial), no debería ser objeto de mayor profundización en lo que se refiere a dicha materia; <i>“... en cuanto a formación, creemos honestamente que nuestros conductores están suficientemente formados.”;</i> (b) con relación a la concienciación y a la sensibilización, sería interesante habilitar los <i>“fondos necesarios para realizar campañas de concienciación y de sensibilización de los riesgos para los conductores profesionales.”</i>	[17] [26]
Habilitar un grado de Formación Profesional correspondiente al título de Técnico de conductor profesional: <i>“... la CETM es la única organización empresarial de transporte con medios para la formación.”</i>	[17]
Establecer mecanismos que permitan la recuperación de puntos junto con la renovación del CAP.	[26]

FORMACIÓN VIAL: CONDUCTORES PROFESIONALES

PROPUESTA

PROPONENTE

Activar “...un plan de fomento de esta actividad (transporte de mercancías de larga distancia) que pase por financiar la formación que, por cierto, puede llegar a costar hasta seis mil euros en España, y clarificar el proceso de obtención de los títulos habilitadores de esta profesión.”

[26]

Dado que el factor humano pesa el 90% en la producción de los accidentes de tráfico, mejorar la formación de los conductores (profesionales) es mejorar la seguridad vial; por tanto, “... venimos a solicitar el apoyo de todos los grupos parlamentarios para que el acceso a la profesión de conductor (profesional) sea a través de la formación profesional.” En la actualidad, las vías de acceso a esta profesión (los itinerarios formativos) son susceptibles de mejora. Así: (a) la vía tradicional exige, a un joven que quiera desempeñar esta profesión, un año de su tiempo (para realizar todas las formaciones exigidas) y una inversión entre 4.000 y 6.000 euros; además, no tiene experiencia práctica y dicha formación ha de correr por cuenta de la empresa contratante; (b) el grado C del sistema de formación profesional (certificado de profesionalidad), requiere alrededor de 400 horas de estudio, que al estar dentro del marco formal de la educación pueden ampliarse, con un 20% de prácticas en empresa; sin embargo, para acceder a dicha formación, el joven ha de tener al menos 21 años (para poder disponer del permiso de conducir C, exigido) o 24 (si el permiso exigido es de clase D); además, sigue siendo necesario, una vez obtenido el grado, realizar el examen del CAP (aunque no el curso); y (c) el grado medio de formación profesional (el de técnico de conducción de vehículos por transporte por carretera) implica un ciclo formativo de 2.000 horas de las que, al menos, el 25% han de ser duales de prácticas (en torno a 500 horas), que es lo que queremos todos; sin embargo, la gran barrera que la desincentiva es que, al terminar la formación, el joven ha de recurrir a la vía tradicional para obtener los permisos de conducir correspondientes (C, C+E, D); se trata, sorprendentemente, de la única formación profesional de grado medio o superior en la que después de superar la misma, no es posible trabajar...

[32]

Teniendo en cuenta lo anterior, con el fin de dignificar la profesión de conductor y ganar el reconocimiento por la labor que desempeñan los conductores profesionales, proponemos que la formación del conductor sea a través de la formación profesional (de los 30.000 permisos de conducción anuales relacionados con el transporte de mercancías, no llegan a 50 los que se han obtenido en un grado medio de formación profesional), teniendo en cuenta los siguientes requisitos: (1) eliminar la exigencia de tener previamente el permiso de conducir (correspondiente) para poder obtener el certificado de profesionalidad; (2) convalidar la autorización del CAP a los aspirantes que finalicen el certificado de profesionalidad; (3) permitir en el grado medio, al igual que ya ocurre en el caso del certificado de profesionalidad, la formación a distancia; (4) obtener el permiso de conducir correspondiente dentro del ámbito académico de impartición profesional; y (5) instar al Ministerio de Transportes para que desarrolle con carácter inmediato la normativa que regula la teleformación en los cursos CAP inicial y CAP continuo (actualmente, el retraso injustificado de año y medio perjudica la conciliación familiar ya que los cursos CAP, de 35 horas, se realizan en los periodos de descanso).

[32]

FORMACIÓN VIAL: CONTINUA	
PROPUESTA	PROPONENTE
Fomentar la mejora de las habilidades de conducción del colectivo de personas de mayor edad, en particular, en lo referente a las nuevas tecnologías.	[8]
Considera que la formación para el permiso de conducir debe ser continua, a lo largo de la vida. Se trata de una asignatura pendiente cuya implementación, para que fuese efectiva, debería realizarse (o, al menos, fomentar su realización) en modo digital.	[9];[20];[22]
Fomentar los cursos de reciclaje en los conductores de todo tipo de vehículo debido al avance de la tecnología incorporada.	[13]
Realizar cursos de formación avanzada post-permiso, especialmente en los usuarios de motocicletas.	[14]
Conseguir que la educación vial sea una realidad en todos los centros. Así mismo, garantizar la viabilidad de implantar una educación vial continua con el fin de reeducarnos (al alcanzar la tercera edad) en las normas viales de una forma diferente (tanto la tecnología de los vehículos como los conceptos de movilidad cambian...).	[19]

“Educación (vial) para la vida y a lo largo de toda la vida”.
“Se debe contemplar la formación continua a lo largo del ciclo vital de la persona y la sensibilización de los conductores como base de ese cambio en el sistema de movilidad.”

[20];[21];[23]

Habida cuenta de la continua innovación tecnológica de los vehículos (sistemas de ayuda a la conducción, etc.), de los cambios normativos en materia de tráfico, de los nuevos modos de transporte, etc.: exigir, coincidiendo con el trámite de renovación del permiso de conducir, la realización de un curso de reciclaje (y también de concienciación), de duración entre una y tres horas.

En este sentido, con el fin de sensibilizar a los motoristas, se desarrollarán, mediante sesiones teórico-prácticas (formación 3.0), cursos específicos de concienciación. Así mismo, los profesores de formación vial, deberán disponer de los conocimientos necesarios para implementar, de manera efectiva, dicha formación.

CONCIENCIACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN

PROPUESTA	PROPONENTE
Propone cambios en la terminología utilizada: utilizar <i>“siniestro vial”</i> en lugar de <i>“accidente”</i> debido al carácter no accidental del suceso así como acompañar la palabra <i>“personas”</i> cada vez que se ofrecen datos de siniestralidad vial.	[1];[2]
Propone <i>“hablar de violencia vial... incluso en aquellos casos en que no hay una persona determinada que haya provocado esa violencia”</i> como una herramienta más de concienciación sobre el problema de la siniestralidad vial.	[2]
Fomentar la comunicación positiva de casos de éxito premiando los comportamientos sociales para favorecer la concienciación del conjunto de la sociedad.	[6]
Utilizar los altavoces de las redes sociales para concienciar a toda la sociedad elevando la formación (educación) vial, como cuestión social de primer orden, al mismo nivel de la violencia de género o del cambio climático.	[22]
Destacar el papel de las organizaciones/media como agentes de concienciación y movilización social, intermediarios entre la administración y los grupos de interés así como canalizadores de las necesidades de la sociedad (colocación adecuada de radares, detección de puntos negros, etc.).	[6]
Necesidad de realización de campañas específicas para ciclistas y motoristas, así como para el colectivo joven, promoviendo el estilo de las jóvenes conductoras, más prudente y precavido, de acuerdo con sus estudios.	[7]

Incorporar una perspectiva de género en las campañas de sensibilización con el fin de confrontar las ideas sexistas y machistas presentes en la conducción con el creciente incremento de las conductas empáticas. [8]

Informar de las cifras de víctimas, así como de las consecuencias de los accidentes como forma de concienciación social. [8]

Teniendo en cuenta el éxito del módulo de concienciación que se incluye en los cursos de recuperación de puntos (sólo el 0,2%, 1.850 conductores desde la implementación del Permiso por Puntos, son reincidentes; en este sentido, en Cataluña, se ha registrado una disminución del 90,4% en las sanciones a conductores infractores durante los dos años posteriores a la realización de dichos cursos de reeducación y sensibilización): implantar, dentro de la formación vial de acceso al carné de conducir, módulos de concienciación y sensibilización, obligatorios y presenciales, con una duración total estimada entre ocho y diez horas. En este sentido, podrían utilizarse las nuevas tecnologías (simuladores, etc.) para explicar, por ejemplo, las consecuencias de no llevar abrochado el cinturón de seguridad en caso de vuelco, o de conducir bajo los efectos del alcohol. Así mismo, resulta muy conveniente incluir (en dichos módulos) el testimonio de las víctimas. [20];[21]

Mejorar la formación existente en las sesiones de concienciación para preconductores (por ejemplo, empleando el programa Precon) y para conductores infractores (por ejemplo, mediante el programa SIMS): “... *la vida es el principal valor que (hay que) considerar en la movilidad.*”

Habida cuenta de la necesidad de mejorar la sensibilización de los conductores, se considera imprescindible tomar en consideración el papel de la educación vial digital en dicha mejora. Se propone, por tanto: “*desarrollar un módulo de concienciación que sea digital, que sea evaluable, que sea individualizado y que luego arroje datos agregados a la DGT para saber qué políticas hay que hacer y en qué aspectos hay que incidir.*” Esta propuesta vendría soportada por el hecho de que el Real decreto 174/2021, de 23 de marzo, por el que se establece el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible, especifica que, con excepción de la enseñanza de técnicas de conducción práctica (que tiene lugar en el vehículo), los módulos profesionales que conforman las enseñanzas de este ciclo formativo, además, los **contenidos de sensibilización** podrán ofertarse a distancia. Por tanto, “*la formación vial digital no sirve únicamente, ... , para la parte teórica, ... , sino que, además y especialmente, es útil para la sensibilización.*” [22]

Incluir, con el fin de reforzar la seguridad vial de los menores como pasajeros, la prevención de las lesiones infantiles y el uso correcto de las sillitas (infantiles) en las charlas de preparación al parto. [23]

Considera necesario que los medios de comunicación se hagan eco de la seguridad vial infantil –dotándolos de los contenidos adecuados- para que todos veamos que, al respecto, seguimos teniendo un problema. [25]

EDUCACIÓN VIAL

PROPUESTA	PROPONENTE
Introducir la educación vial en los colegios, así como una formación adecuada a los profesores encargados de impartirla.	[1]
“(La educación vial) debe ser transversal, integrándose en una educación en valores, formar parte del currículo escolar, a lo largo del proceso educativo y durante toda la vida” Fomentar con ello el cambio de modelo de sociedad , “ <i>conducimos como vivimos</i> ” siguiendo así la visión holística recomendada por la ONU dentro de su Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial.	[2];[4]
Necesario implantar la educación vial obligatoria en los colegios de manera definitiva. “...la implantación de la educación vial nunca ha sido una realidad...” aún cuando “...la educación vial es obligatoria en España en los colegios desde el código del año 1934...”	[7]
Incorporar la perspectiva de género en la educación vial para “...lograr una sociedad más igualitaria y segura en el ámbito de la movilidad”, así como el concepto de la convivencia vial para el fomento de comportamientos empáticos teniendo en cuenta, especialmente, a colectivos como los usuarios de VMP o los peatones de avanzada edad.	[8]
Propone la utilización de la educación vial en todo el currículo como forma de influencia sobre los inductores que generan los patrones de conducta.	[9];[10]
Establecer un sistema de formación en ciclismo (creación de escuelas de ciclismo seguro), sobre todo en el ámbito urbano, que garantice que la infancia sepa ir en bicicleta cuando acaba el ciclo de primaria y sepa circular de forma autónoma cuando sale de secundaria.	[11];[23]
Crear una comisión provincial de recursos educativos que coordine y proyecte dichos recursos a las autoescuelas (y a los centros educativos: colegios, etc.) “que son un centro formativo de primer orden”.	[19]

EDUCACIÓN VIAL	
PROPUESTA	PROPONENTE
Alinear las actividades de educación vial con los principios desarrollados por el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte, por la organización belga sin ánimo de lucro VSV y Fundación Mapfre, así como con los principios (educativos) del proyecto Learn. Y, continuar difundiendo el proyecto STARS.	[23]
En vez de hacer de la seguridad vial una asignatura específica, trabajar mucho y mejor su transversalidad; por ejemplo, a través de la asignatura de Educación física. Así mismo, resulta conveniente incluir alguna actividad (por ejemplo, realizar simulacros en el transporte escolar) en la propia comunidad escolar.	[23];[25]
Es esencial trabajar con “los conductores del mañana, los jóvenes” impulsando que la seguridad vial sea materia obligatoria en alguna asignatura transversal tanto en primaria como en secundaria, no solo para que tengan un comportamiento correcto en el futuro desde el punto de vista de la seguridad vial sino que disponiendo de dicha información y educación puedan influir sobre el comportamiento de sus mayores.	[24]
Incluir en la educación vial de los niños el riesgo de “atropello tecnológico”. Sobre todo el uso del móvil cuando se circula (como peatón, en bicicleta, etc.) por la vía se ha convertido en un hábito social que están adquiriendo también los niños y que pone en riesgo su seguridad vial.	[25]

ANEXO IV

DATOS E INVESTIGACIÓN

REFERENCIA	COMPARECIENTE
[5]	Presidente del Real Automóvil Club de España (RACE). D. Carmelo Sanz de Barros.
[7]	Presidente de Honor de la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL). D. Luis Montoro González.
[9]	Profesor de la Universidad de Alcalá (UAH). D. Emiliano Moreno López.
[10]	Experto en Vehículos de Movilidad Personal (VMP). D. Andrés Luis Romera Zarza.
[11]	Coordinadora General de la Coordinadora en Defensa de la Bicicleta (CONBICI). Dña. Laura Vergara Román.
[23]	Director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. D. Jesús Monclús González.
[25]	Presidente de Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil (AESVI). D. Antonio Lucas García.

DATOS E INVESTIGACIÓN	
CALIDAD DE LOS DATOS ESTADÍSTICOS	
PROPUESTA	PROPONENTE
Considera necesario utilizar la tecnología de <i>big data</i> para la obtención de mejor información en cantidad y calidad sobre los factores determinantes de los accidentes.	[9]
Señala el deficiente conocimiento de la dimensión del problema de la seguridad vial. En particular, destaca que la información que proporcionan las fuerzas de seguridad a los sistemas de salud debe ser más precisa y homogénea con el fin de determinar las causas de los accidentes con la mayor precisión posible.	[9]
Reducir los tiempos de disponibilidad de los datos de siniestralidad para poder ser utilizados por los investigadores y otras partes interesadas con mayor antelación. Mejorar la accesibilidad y disponibilidad de los datos existentes en la página web de la DGT, actualmente dispersos.	[10]
Con el fin de optimizar el presupuesto de seguridad vial, desarrollar, mediante la explotación de los datos de siniestralidad vial, una herramienta de apoyo a la toma de decisiones sobre la base de la relación “coste – beneficio (vidas salvadas o lesiones prevenidas)” de las diferentes iniciativas de seguridad potencialmente aplicables a la resolución de problemas.	[23]

INVESTIGACIÓN EN SEGURIDAD VIAL	
PROPUESTA	PROPONENTE
Promover “medidas para potenciar y desarrollar la formación y la investigación en seguridad vial, tal y como hacemos con la I+D+i en general, equiparando los esfuerzos y ventajas fiscales que se proponen para otros ámbitos de labor investigadora.”	[5]
Fomentar la investigación en seguridad vial como elemento esencial sobre el que construir. Muchas de las actuaciones en seguridad vial “pasan por el conocimiento riguroso y la investigación.” “...hay muy pocas investigaciones sobre el tema en España.” En particular, incrementar los estudios en seguridad vial laboral, los factores de riesgo, especialmente, las distracciones.	[7]
Incrementar la investigación de la siniestralidad con ciclistas involucrados. “...no estamos sobrados de investigaciones que hayan estudiado en profundidad dónde tienen los ciclistas los accidentes de tráfico...”	[7]

INVESTIGACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

PROPUESTA	PROPONENTE
Realizar estudios de impacto ambiental, de género y de evaluación de impacto en la salud de todas las regulaciones que tienen que ver con el tráfico.	[11]
Habilitar un Programa Nacional de Investigación de siniestros graves y mortales, centrado en la prevención (al igual que sucede en el campo de los distintos modos de transporte).	[23]
Desarrollar un Programa de Innovación: donde puedan realizarse ensayos sin miedo a cometer errores, así como realizar proyectos piloto y de demostración.	[23]
Incrementar la actividad de investigación en el campo de la seguridad vial infantil con el fin de profundizar en el conocimiento de sus causas y analizar la lesividad: saber dónde iba el niño sentado, que sistema de retención tenía, cómo era el vehículo, cómo fue el accidente, cuáles fueron las consecuencias, cómo se ha sacado (del vehículo accidentado) al niño, cómo se le ha llevado en la ambulancia (con o sin emplear un sistema de retención infantil), cuál ha sido el tratamiento, cómo ha evolucionado el niño, etc. Así mismo, hay que profundizar en el conocimiento relativo a las iniciativas (dirigidas a evitar los accidentes) y desarrollar medidas para reducir las consecuencias de este tipo de siniestralidad.	[25]

ANEXO V

VEHÍCULO

REFERENCIA	COMPARECIENTE
[1]	Directora de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular (AESLEME). Dña. M ^a del Mar Cogollos Paja.
[5]	Presidente del Real Automóvil Club de España (RACE). D. Carmelo Sanz de Barros.
[7]	Presidente de Honor de la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL). D. Luis Montoro González.
[9]	Profesor de la Universidad de Alcalá (UAH). D. Emiliano Moreno López.
[14]	Secretario General de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR). D. José María Riaño Sebastián.
[15]	Presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS). D. Rafael Barbadillo López.
[16]	Presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER). D. Julio Villaescusa Izquierdo.
[17]	Representante de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM). D. Miguel Pereira García.
[19]	Fiscal de sala Coordinador de Seguridad Vial. D. Bartolomé Vargas Cabrera.
[23]	Director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. D. Jesús Monclús González.
[24]	Director General de la Fundación AXA. D. Josep Alfonso Caro.
[25]	Presidente de Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil (AESVI). D. Antonio Lucas García.
[26]	Presidente de UNO Logística. D. Francisco Aranda Manzano.

REFERENCIA**COMPARECIENTE**

- [27] Director Técnico de la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica (AEDIVE).
D. Rafael del Río Hernández.
- [28] Presidente del Foro de Nuevas Tecnologías en el Transporte (ITS, España).
D. Sebastián de la Rica Castedo.
- [29] Directora del Área Industrial y Medio Ambiente de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC).
Dña. Arancha García Hermo.
- [30] Director Gerente de la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV).
D. Guillermo Magaz Pilar.

VEHÍCULO		
	PROPUESTA	PROPONENTE
	<p><i>“Necesidad de extender y prorrogar los planes de ayuda para la compra de vehículos nuevos, que, como todos conocemos, vienen equipados con más y mejores sistemas de seguridad.”</i> (Es) <i>“...una herramienta fundamental para la renovación del parque...”</i> que <i>“...podría hacerse extensivo también al mercado de seminuevos,,,”</i> (para) <i>“...aquellos usuarios que no pueden permitirse adquirir vehículos nuevos...”</i> y que podría <i>“...reducir drásticamente la siniestralidad”</i>.</p>	[5]
	Adoptar medidas fiscales y presupuestarias para facilitar la renovación del parque.	[7];[9];[23]
	Abordar el posible cambio de la fiscalidad de la adquisición de vehículos nuevos, actualmente concentrada casi en su totalidad en la compra y primera matriculación, como modo de incentivar la renovación del parque existente.	[14]
	Renovación del parque de vehículos (flota) destinados al transporte de pasajeros, con el fin de que el sector sea el primero en beneficiarse de los avances tecnológicos que en materia de seguridad vial equipan los vehículos: <i>“las propias marcas los ponen (“dichos avances”) en el mercado primero en las autobuses y luego los van desarrollando para los turismos”</i> .	[15]
	Instalación obligatoria de <i>“alcolocks”</i> en los vehículos (autobuses) matriculados a partir de una determinada fecha, y exigir su utilización (parte de los conductores). Incluir la obligatoriedad estos sistemas (como así es el caso de países como Suecia) para los vehículos de transporte escolar.	[15];[25]
	Instalación obligatoria en los vehículos (autobuses), matriculados a partir de una determinada fecha, de cinturones de seguridad de tres puntos.	[15]
	Exigir, frente a la situación actual (confirmada por informe de la CNMC), para poder comenzar una actividad dedicada al transporte (de mercancías) por carretera, que el vehículo a utilizar cumpla la normativa europea (sobre máximo de emisiones) Euro 6: emisiones de 80 mg/km de NOx para las mecánicas diésel y de 60 mg/km de NOx para los motores de gasolina.	[16]
	Habilitar ayudas e incentivos, por parte de la Administración, para renovar el parque de vehículos de transporte por carretera.	[16];[17];[26]

VEHÍCULO		
	PROPUESTA	PROPONENTE
	Instalación obligatoria de “ <i>alcolocks</i> ” en los vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera.	[17]
	Facilitar la renovación del parque automovilístico español. De esta forma se avanzaría en la mejora de la seguridad vial de los niños con vehículos adaptados a sistemas de retención más modernos: por ejemplo, el uso del sistema <i>Isofix</i> .	[19];[25]
	“ <i>Todo Plan Renove suma</i> ” con el fin de reducir la antigüedad del parque de vehículos. Trabajar en el rejuvenecimiento de ese parque tiene impacto directo en la seguridad vial pero también en la reducción de la contaminación y, por tanto, en la sostenibilidad.	[24]
	Incentivar el renting privado como forma de adquisición de vehículos porque garantiza dos cosas: “ <i>impacto en la seguridad vial por tratarse de vehículos que siempre van a tener una innovación tecnológica y dos, colaborar también un poco en rejuvenecer el parque, primero, porque el vehículo lo vas cambiando cada cuatro años y segundo, porque al cabo de los cuatro años, se genera un mercado de segunda mano de seminuevos que tiene un impacto directo en los vehículos de más de diez o doce años, que a lo mejor, no se lo cambian por un vehículo de nueva adquisición pero sí por un seminuevo que ya incorpora medidas de seguridad de forma significativa.</i> ”	[24]
	En la actualidad, teniendo en cuenta la norma que fija la antigüedad de los vehículos dedicados al transporte escolar, es posible encontrar autocares sin cinturones, con cinturones de dos y de tres puntos de anclaje; sin embargo, no hay sillas homologadas para este tipo de transporte: porque las pruebas de homologación de las “sillas” están pensadas para turismos y no para autocares. Se hace necesario, por tanto, acelerar un sistema que permita decir a los fabricantes de sillas infantiles que existe esta necesidad; y “ <i>lo que queremos es buscar un sistema para que los autocares que tienen dos o tres puntos de anclaje puedan ir con los niños seguros.</i> ”	[25]
	“ <i>En cuanto a que falta eficacia en el (plan) MOVES, bueno, lo que faltan son fondos en el MOVES. En lugares como Madrid, Cataluña y en otra serie de sitios donde hay parque (de vehículos eléctricos), se acaban los fondos de manera inmediata.</i> ” “ <i>Yo creo que cuando se revela falta de eficacia del MOVES viene más bien de una parte que tal vez ustedes podrían solucionar, que es buscar la excepción de que sea tratado a nivel nacional.</i> ”	[27]

VEHÍCULO	PROPUESTA	PROPONENTE
-----------------	------------------	-------------------

Para conseguir los dos grandes objetivos planteados con relación a la movilidad: neutralidad climática y seguridad vial, resulta imprescindible dinamizar la renovación del parque circulante (automóvil) español. Sin embargo, dicha renovación no se está produciendo con los ratios esperados o necesarios. Muchas personas que podrían, hoy día, ser susceptibles de comprar un vehículo nuevo están retrasando su decisión por diferentes causas (sobre todo, incertidumbre con relación a las políticas de movilidad en las ciudades y a las incertidumbres asociadas a la crisis económica). En consecuencia: a) España sigue teniendo uno de los parques circulantes más envejecidos de Europa (la edad media del parque de turismos se sitúa en 13,1 años, cuando la edad media de achatarramiento es de 18 años: “... *es decir, cada vez se acerca más la edad media del parque a la edad media de achatarramiento de un vehículo ...*”); b) la evolución de las transferencias de vehículos de ocasión de más de 20 años (vehículos que deberían estar achatarrados) crece, de forma notable, año tras año. Se trata, por tanto, de un parque circulante con porcentaje considerable de vehículos que no cuentan con los elementos básicos de seguridad, por ejemplo: no han sido sometidos a ensayos de choque frontal y lateral, no disponen de airbags, ni de ABS. En consecuencia, proponemos: desarrollar al máximo planes adecuados para incentivar la demanda (de vehículos nuevos), que sean eficientes y que se pongan en marcha de manera rápida y entendible por el ciudadano.

[29]

Los fabricantes, adelantándose en muchas ocasiones a la reglamentación, están trabajando en: a) sistemas de seguridad activa (que son, actualmente, el foco de la reciente regulación desarrollada por la Comisión Europea sobre seguridad vial); b) sistemas de seguridad pasiva (que ya no ofrecen márgenes de actuación relevantes); y c) sistemas de seguridad terciaria, dirigidos a que, una vez producido el accidente, la asistencia a las víctimas se lleve a cabo de la forma más rápida posible (por ejemplo, el “*eCall*”).

[29]

Incorporar en todos los vehículos comercializados “cajas negras (Registrador de Datos de Eventos)” que ayudarían a entender la causalidad de los accidentes de tráfico.

[1]

VEHÍCULO AUTÓNOMO Y CONECTADO

PROPUESTA	PROPONENTE
Incorporar en todos los vehículos comercializados los sistemas activos derivados del desarrollo de las tecnologías.	[1]
Favorecer la incorporación de las nuevas tecnologías (ADAS, por sus siglas en inglés), y particularmente las relativas a la adaptación inteligente de la velocidad (ISA, por sus siglas en inglés) a la flota de vehículos.	[23]
Con relación a los sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS), en síntesis todo lo que se conoce como conectividad entre vehículos y entre vehículos y la infraestructura, dado que en esta década muchas de estas acciones automáticas podrán hacerse exigibles al menos a los nuevos vehículos, considera que el foco habrá que ponerlo en llevar a cabo los oportunos y necesarios cambios legislativos.	[28]
Con respecto al vehículo autónomo, opina que tiene la impresión de que <i>“se está empezando la casa por el tejado...”</i> . Y considera que, con independencia de que el objetivo final sea el “coche autónomo”, en tanto se llega a él, es necesario ir favoreciendo la implantación efectiva de todas aquellas medidas ADAS que se hayan mostrado eficaces desde la perspectiva de la seguridad vial.	[28]
Es de destacar el avance que se está registrando con respecto a los sistemas de automatización de los vehículos: ... <i>No estamos pretendiendo que los vehículos ya conduzcan solos, pero existe tecnología semiautomática o elementos que pueden incorporar determinados grados de automatización a los vehículos que creemos pueden ayudar a la seguridad vial en España...</i> En consecuencia, el Reglamento General de Circulación, así como la Ley de Seguridad Vial deberían habilitar el marco para que los sistemas que ya están homologados y certificados por los fabricantes puedan comercializarse también en nuestro país. Se trata, en síntesis, de permitir la circulación de vehículos con distintos grados de autonomía y que, para garantizar una mínima trazabilidad, los sistemas automatizados (que equipen los vehículos) queden registrados por la DGT.	[29]
Adecuar las infraestructuras para hacer posible la implementación efectiva de la tecnología relativa a la conectividad y automatización de los vehículos: <i>“... debemos aspirar a ser una referencia también en lo que tiene que ver con el vehículo automatizado.”</i>	[29]

VEHÍCULO ELÉCTRICO

PROPUESTA	PROPONENTE
<i>“Si queremos fomentar la movilidad eléctrica, hacen falta infraestructuras de carga eléctrica. Los planes de ayuda de la Unión Europea son una oportunidad para dar un fuerte impulso a esas nuevas infraestructuras.”</i>	[24]
<i>“...Crear un plan coordinado de establecimiento de puntos de suministro de combustibles menos contaminantes de acceso público. A nuestro juicio, se debería incrementar la infraestructura de recarga pública, especialmente en las rutas de reparto, para vehículos eléctricos y estaciones de suministro de gas natural, de forma que sean accesibles para los distintos operadores.”</i>	[26]
<i>“Soy muy consciente de que nos hace falta interoperabilidad y que debería existir una única aplicación que funcionara para todos (los diferentes puntos de recarga). No es así, es cierto. Hay razones estratégicas en las empresas por tratar de aparecer como el líder y eso evita que se produzca la interoperabilidad...”</i>	[27]
<i>“...Montar un punto de carga, además de ser una máquina de perder dinero ahora mismo, tiene tal cantidad de trámites locales, nacionales y autonómicos que hasta el día en el que por fin tengamos, como hemos pedido desde la asociación y desde otras, una ventanilla única... va a ser difícil que la infraestructura progrese de una manera más rápida.”</i>	[27]
Es necesario renovar el parque de vehículos optando por favorecer la adquisición de vehículos eléctricos, dado que, independiente de otras consideraciones (medioambientales, etc.) los costes para el usuario derivados de la operación general del vehículo son sensiblemente menores respecto al vehículo tradicional.	[27]
<i>“En España hay una mina de litio que no se abre y que podría facilitar extraordinariamente el montaje de una fábrica de baterías en Extremadura.”, “...esa fábrica es esencial porque cubriría un porcentaje muy importante de todas las necesidades de litio de las baterías de coches que se fabrican en Europa.”, “Hay otra posible mina en Ciudad Real, que es de tierras raras...”, “Las tierras raras permiten que los motores (eléctricos) sean mucho más eficaces.”</i>	[27]

INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

PROPUESTA

PROPONENTE

“Nuestra industria electrotécnica es de primer nivel.”, “Tenemos una industria electromotriz con una capacidad tremenda para ser líderes reales de infraestructura.”, “Hay mucha otra industria que a lo mejor lo que se podría hacer es ponerla de acuerdo con la automoción para convertirnos en líderes mundiales de la fabricación de puntos de recarga.” No podemos conseguir que los Tier 2 y Tier 3, que están fabricando tornillos...o que están templando engranajes, que ahora van a hacer mucha menos falta, sobrevivan si no cambian.”, “Son necesarios planes de formación, es necesario adecuar a la gente y es necesario abrir todos esos campos.”

[27]

Debemos aspirar a que el vehículo electrificado sea un vehículo de todo uso: no un segundo o tercer vehículo. Y para ello, tenemos un claro déficit de infraestructura de recarga: *“... el 84% de los puntos de recarga en España a día de hoy son de baja potencia, de menos de 22 kilovatios. Eso significa que una persona... que vaya a un punto de acceso público tendría que estar cargando más de tres horas mínimo para tener un 80% de la carga de su vehículo.”*

[29]

Por tanto, se necesita un mayor despliegue de puntos de recarga, de acceso público: en cantidad, calidad y capilaridad, suficientes a lo largo de todo el territorio nacional. Debemos tener un mapa aspiracional de infraestructura de recarga de acceso público, calendarizado por año, por CC.AA, por provincias y por principales vías.

Se estima que la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) evita al año 17.700 accidentes de tráfico, cerca de 12.000 heridos y, lo más importante, evita 133 víctimas mortales y 406 personas fallecidas por emisiones contaminantes. No en vano, el porcentaje de vehículos involucrados en siniestros con personas fallecidas o heridos que tenían la ITV caducada llegaba al 10% en los turismos, al 12% en las motocicletas, y en el caso de furgonetas y de camiones (de menos de 3.500 kg) esta cifra alcanzaba el 15%. Puede inferirse, por tanto, que los vehículos que no realizan la ITV son los que se encuentran (circulando) en peor estado y que, subsecuentemente, más riesgo suponen para la seguridad vial y el medio ambiente. De ahí que la ITV se convierta en herramienta, claramente establecida e implantada, de la Administración para asegurar que los vehículos que los vehículos que circulan lo hacen en las condiciones de seguridad (vial y medioambiental) exigibles.

[30]

INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

PROPUESTA

PROPONENTE

Dado que la evolución técnica de los vehículos y la obligatoriedad de los equipamientos de seguridad activa, pasiva y terciaria establecidos por la General Safety Regulation, así como los desarrollos en materia de vehículo autónomo y conectado, son factores esenciales en la reducción de la siniestralidad vial, resulta necesario facilitar la comprobación de estos sistemas en las ITV periódicas. Para ello, es imprescindible: (a) adaptar a los procedimientos de inspección habituales los métodos para llevar a cabo la verificación de dichos sistemas de seguridad y de conectividad; y (b) facilitar el acceso (a las empresas proveedoras del servicio de ITV) a la información de los sistemas (de seguridad y de conectividad) facilitada por los fabricantes y exigida para la homologación de los vehículos; para ello, dicha información deberá estar (como sucede, por ejemplo, con los datos de homologación de los vehículos) en una plataforma única y común de la Administración.

[30]

Para poner el foco en asegurar y comprobar que todo el parque circulante español ha superado los controles de seguridad (ITV) establecidos por la Administración, se propone: (a) incorporar a la formación de conductores y a la educación vial contenidos que evidencien el valor real de la ITV como instrumento para salvar vidas y proteger el medio ambiente; (b) incrementar las campañas informativas y de concienciación sobre el valor de la ITV como herramienta de lucha contra la siniestralidad vial y para reducir la contaminación; (c) establecer, a las compañías de seguros, la obligatoriedad de comprobar la vigencia de la ITV en la contratación, renovación y subrogación de pólizas de seguro de responsabilidad civil de vehículos; (d) incrementar la cuantía de la sanción administrativa actual, así como incluir en dicha sanción la supresión parcial de puntos del carné de conducir; por no tener en vigor la ITV; (e) informar, aprovechando que los datos de las ITV se vuelcan diariamente al Registro General de Vehículos de la DGT, a los titulares de aquellos vehículos que no han realizado la ITV en fecha de su obligación de hacerlo; y, si pasado el plazo concedido por la Administración para revertir dicha situación no se ha satisfecho esta obligación, imponer una sanción administrativa; y (f) incrementar las campañas de control (aleatorias) de vehículos con relación a la vigencia de la ITV; (g) adaptar a los procedimientos de inspección habituales los métodos para llevar a cabo la verificación los sistemas de seguridad (activa, pasiva y terciaria) y de conectividad que equipen los vehículos; (h) facilitar el acceso (a las empresas proveedoras del servicio de ITV) a la información de los sistemas (de seguridad y de conectividad) facilitada por los fabricantes y exigida para la homologación de los vehículos; para ello, dicha información deberá estar (accesible) en una plataforma única y común de la Administración.

[30]

ANEXO VI

CUMPLIMIENTO DE LA NORMA

REFERENCIA	COMPARECIENTE
[1]	Directora de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular (AESLEME). Dña. M ^a del Mar Cogollos Paja.
[2]	Vicepresidente de la Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por Accidente de Tráfico (STOP ACCIDENTES). D. Antonio Muñoz González.
[4]	Directora de la Asociación Prevención de Accidentes de Tráfico (P(AT)). Dña. Yolanda Doménech Moral.
[5]	Presidente del Real Automóvil Club de España (RACE). D. Carmelo Sanz de Barros.
[6]	Responsable de contenidos de la Plataforma PONLE FRENO. D. Javier Olave Gabarra
[7]	Presidente de Honor de la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL). D. Luis Montoro González.
[8]	Profesor de Universidad del País Vasco (PV). D. Aitor Aritzeta Galán.
[9]	Profesor de la Universidad de Alcalá (UAH). D. Emiliano Moreno López.
[10]	Experto en Vehículos de Movilidad Personal (VMP). D. Andrés Luis Romera Zarza.
[11]	Coordinadora General de la Coordinadora en Defensa de la Bicicleta (CONBICI). Dña. Laura Vergara Román.
[12]	Portavoz de la Mesa Española de la Bicicleta. D. Alfonso Treviño Fernández.
[13]	Vicepresidenta de la Plataforma Motera para la Seguridad Vial. Dña. M ^a José Alonso de Arriba.
[14]	Secretario General de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR). D. José María Riaño Sebastián.

REFERENCIA**COMPARECIENTE**

- [15] Presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS).
D. Rafael Barbadillo López.
- [16] Presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER).
D. Julio Villaescusa Izquierdo.
- [17] Representante de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM).
D. Miguel Pereira García.
- [19] Fiscal de sala Coordinador de Seguridad Vial.
D. Bartolomé Vargas Cabrera.
- [23] Director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre.
D. Jesús Monclús González.
- [24] Director General de la Fundación AXA.
D. Josep Alfonso Caro
- [25] Presidente de Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil (AESVI).
D. Antonio Lucas García.
- [26] Presidente de UNO Logística.
D. Francisco Aranda Manzano

CUMPLIMIENTO DE LA NORMA

REFORMAS NORMATIVAS: ÍNDOLE GENERAL

PROPUESTA	PROPONENTE
Considerar la incorporación al sistema penal, dentro de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, de determinados homicidios llevados a cabo en el ámbito vial.	[2]
Propone rectificar la Reforma Penal de 2015 dado que <i>“aún quedan demasiados siniestros fuera del ámbito penal”</i> .	[4]
<i>“Se debe reconocer normativamente el papel de las compañías gestoras de asistencia e incorporar en nuestra legislación una multitud de servicios que proporcionan”</i>	[5]
Sugiere que la recompensa a los buenos comportamientos figure dentro de la ley marco de seguridad vial mediante la creación de estímulos fiscales a través de iniciativas públicas o público-privadas.	[9]
Considera esencial la promulgación de una ley integral de seguridad vial.	[9]
Incorporar en la regulación la obligatoriedad del casco para todos los usuarios de VMP y bicicletas, tanto en tramos urbanos como interurbanos y no solo hasta los dieciséis años, así como del chaleco reflectante, independientemente del momento del día y las condiciones climatológicas.	[10];[24]
Redactar <i>“una nueva Ley de planta de seguridad vial que se coordine con la Ley de movilidad sostenible que quiere hacer el Ministerio de Transportes”</i> .	[12]
Reformar el Código Penal en lo referente al tratamiento de la gravedad de las imprudencias, En particular, eliminar la frase <i>“...apreciada ésta por el Juez o Tribunal.”</i> del artículo 142,2. Actualmente, es frecuente que la infracción grave a una norma según la Ley de Seguridad Vial se tramite solo con el atestado y la mera apreciación del juez o tribunal, sin participación de forense y se califique como imprudencia menos grave, con independencia de la gravedad de las lesiones.	[12]
Tipificar, bien en la Ley de Seguridad Ciudadana o en la Ley de Seguridad Vial, como infracción el empleo de <i>apps</i> que informan al conductor donde están los controles de alcohol y drogas, dificultando las tareas preventivas (esenciales para la seguridad vial) realizadas por las policías de tráfico.	[19]

Con referencia al delito contemplado en el artículo 385.2 del Código Penal (... generar riesgos para la circulación no restableciendo la seguridad de la vía cuando hay obligación de hacerlo ...): impulsar, desde la fiscalía (dando la necesaria respuesta penal, por tanto), la aplicación de esta medida con el fin de que se tome en consideración por parte de todos (administraciones responsables de las carreteras y los ciudadanos) la importancia, para la seguridad vial, de contar con unas vías públicas en buen estado. [19]

Avanzar en la sustitución de las penas alternativas; por ejemplo, con relación a la utilización de los sistemas “alcolock”. [23]

Para reducir los accidentes de tráfico provocados por distracciones: considerar, quizás, la conveniencia de prohibir el uso del uso del teléfono también en “manos libres” mientras se conduce. [23]

REFORMAS NORMATIVAS: PERMISO DE CONDUCIR

PROPUESTA	PROPONENTE
Disminuir, de acuerdo con las recomendaciones europeas, el período de cinco años para la renovación del permiso de conducir en personas mayores.	[1]
Propone la realización de una formación teórica junto con la renovación del permiso.	[2]
Eliminar la posibilidad de conducir motocicletas de hasta 125 cm ³ con el permiso tipo B.	[13]
Impedir que se pueda acceder a la parte teórica del examen para la obtención del permiso sin haber realizado formación de forma presencial.	[13]
Reducir la edad de inicio de la “conducción acompañada”: <i>“Si empezamos a trabajar ahora, ya podemos empezar a poner fecha de caducidad a este tipo de medidas que han sonado en los últimos años.”</i>	[25]

REFORMAS NORMATIVAS: TASAS DE ALCOHOL

PROPUESTA	PROPONENTE
Proponen la utilización de detectores de alcoholemia en todos los usuarios y no solo en aquellas personas reincidentes por consumo de alcohol.	[2]
Bajar los límites de alcohol en sangre, especialmente para los conductores profesionales: <i>“que los conductores profesionales tengan tolerancia con respecto al alcohol”</i> . Exigir una tasa de alcohol en sangre 0,0.	[15]

REFORMAS NORMATIVAS: CONDUCTORES NOVELES Y JÓVENES

PROPUESTA	PROPONENTE
Considerar los aspectos de rehabilitación dentro del Ley del Menor, donde actualmente, no se contempla el internamiento del menor en centros especializados y se borran sus antecedentes al llegar a la mayoría de edad.	[2]
Volver a incluir en la regulación limitaciones a los jóvenes, como, por ejemplo, menores tasas de alcoholemia porque <i>“...al joven, al tener menos troquelados los movimientos motrices –porque tiene poca experiencia– el alcohol le afecta más...”</i> Sugiere los ejemplos austriaco y alemán, donde, en el segundo o tercer año de carnet, se obliga a pasar un curso de actitudes.	[7]
Considera adecuada la identificación de los conductores noveles de motocicleta con la placa V13 (señal “L”).	[14]

REFORMAS NORMATIVAS: EMPRESAS DEL SECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA

PROPUESTA	PROPONENTE
Tal y como ya se recoge en el Proyecto de Ley (de 26 de marzo de 2021) de reforma de la LSV (RD-Legislativo 6/2015, de 30 de octubre): <i>“conocer el saldo de puntos de los conductores profesionales”</i> .	[15]
Que la DGT, o la empresa, tengan conocimiento de si la Seguridad Social detecta alguna patología por la cual el conductor (de autobús) queda inhabilitado para conducir.	[15]
En el transporte de mercancías por carretera, cuando se trata de larga distancia: prohibición legal de que el transportista se ocupe de la carga y de la descarga. Para ello, empleando el “derecho comparable”, bastaría con copiar la regulación francesa, al respecto.	[16]; [17]
Es necesario cubrir el vacío legal existente con relación a cómo deben ir los niños menores de tres años en un autocar dedicado al transporte escolar.	[25]
Modificar la normativa vigente con el fin de que todos los niños que viajen en VTC o en taxi, tanto en desplazamientos urbanos como interurbanos, lo hagan utilizando un sistema de retención infantil acorde con su edad y estatura. Recordemos que en la actualidad la norma solo habla de taxi, permitiendo que un menor de 1,35 metros de estatura no lleve un sistema de retención infantil en áreas urbanas.	[25]
Considera necesario <i>“...desarrollar normativas y ordenanzas supramunicipales de carácter armonizado.”</i> , dado que <i>“Un mismo vehículo puede ser utilizado en rutas que afectan a varios municipios, pero se ve afectado por distintas normativas y restricciones de horarios.”</i> . <i>“Además, se reduciría el número de vehículos, ya que no se tendrían que segregar rutas según los condicionantes de cada municipio.”</i>	[26]

REFORMAS NORMATIVAS: VELOCIDAD

PROPUESTA	PROPONENTE
Con el fin de incrementar la competitividad del sector, así como reforzar la captación de la demanda, elevar en 10 Km/h (de 100 a 110 Km/h) la velocidad máxima autorizada para los autobuses en autopistas y autovías.	[15]

REFORMAS NORMATIVAS: PERMISO POR PUNTOS

PROPUESTA	PROPONENTE
Necesario revisar y actualizar el permiso por puntos, tanto el contenido de los cursos como el catálogo de infracciones que restan puntos.	[7]
Ajustar el sistema de puntos <i>“con un sistema de refuerzo positivo que fomenta el aprendizaje en la conducción, que pudiera contribuir a la autogestión y a la responsabilidad de los actos y consecuencias de la conducción...”</i>	[8]

SUPERVISIÓN POLICIAL

PROPUESTA	PROPONENTE
Mejorar la detección., diagnóstico e intervención en relación con el elevado número de reincidentes (personas con dependencia de sustancias, con trastornos de personalidad moderados, sociópatas...) por consumo de alcohol y drogas. Abordar el problema de forma integral.	[7];[23]
Incrementar el control del uso del casco, especialmente en zonas urbanas.	[7]
Actuar sobre la falta de uso de los sistemas de retención infantil y el cinturón de seguridad dado que <i>“como mínimo, podrían evitar el 50% de los muertos en accidentes de tráfico”</i> y existe un porcentaje de personas que todavía no los usan.	[7]
Considera como <i>“absolutamente insuficientes”</i> el número de efectivos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (<i>“9100 guardias civiles de tráfico para 37 millones de vehículos y 150.000 kilómetros de carreteras”</i>).	[7]
Incrementar el número de radares en las carreteras y hacerlos visibles mediante elementos de señalización. Aunque la percepción generalizada es de que existe un número elevado de los mismos, <i>“...en España hay un radar por cada 30.000 habitantes, cuando la media europea es de uno por cada 6.000”</i> .	[7];[10]
Incrementar el control del uso de drogas, factor de riesgo creciente.	[10]

REFUERZO DE LA NORMATIVA, DE SU CUMPLIMIENTO Y DE SU APLICACIÓN

PROPUESTA	PROPONENTE
Endurecer las sanciones para reforzar el cumplimiento de las normas.	[2]
Deberían existir juzgados especializados en seguridad vial e incrementar la presencia de asociaciones de víctimas en las escuelas de formación de jueces, de manera análoga a lo que ya ocurre en las escuelas de formación organizadas por la DGT y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.	[2]
Cree necesario la agilización de la carga de trabajo de los juzgados en relación con los delitos de seguridad vial. Principalmente, diferenciando los actos de “ <i>violencia vial</i> ” de las faltas de disciplina vial con diferentes tipos y grados de penalización.	[6]
Endurecer las sanciones por incumplimiento de normas que afecten a peatones o usuarios de bicicletas. Utilizar un principio de proporcionalidad en las sanciones en función del tipo de vehículo involucrado y del daño ejercido.	[11]
Incidir en el valor de la información que debe acompañar la adopción de nuevas medidas con el fin de aumentar la percepción de la importancia de la seguridad vial y por ende, el respeto a las normas.	[14]
Con el fin de conectar el estado del vehículo con la reeducación (del conductor) en el ámbito penal: ampliar la regla contenida en el artículo 518 del Código Penal para que las tecnologías (que incorpora el vehículo) sea un elemento de recuperación y de reeducación del conductor. Es decir: “ <i>introducir como regla de conducta, para evitar los ingresos en prisión, las tecnologías de la conducción en las que trabaja y a las que tiende toda Europa.</i> ”	[19]

INVESTIGACIÓN DE LOS ACCIDENTES: ATESTADOS

PROPUESTA	PROPONENTE
Dotar a las fuerzas de seguridad de la formación y herramientas necesarias para poder realizar las investigaciones de forma correcta.	[4]

ANEXO VII

SEGURIDAD VIAL LABORAL. FURGONETAS

REFERENCIA	COMPARECIENTE
[7]	Presidente de Honor de la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL). D. Luis Montoro González.
[10]	Experto en Vehículos de Movilidad Personal (VMP). D. Andrés Luis Romera Zarza.
[11]	Coordinadora General de la Coordinadora en Defensa de la Bicicleta (CONBICI). Dña. Laura Vergara Román.
[15]	Presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS). D. Rafael Barbadillo López.
[17]	Representante de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM). D. Miguel Pereira García.
[20]	Presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE). D. Enrique Lorca Sánchez.
[23]	Director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. D. Jesús Monclús González.
[32]	Director de Relaciones Institucionales de la Academia del Transportista. D. Francisco Paz Fuentes.

SEGURIDAD VIAL LABORAL. FURGONETAS

SEGURIDAD VIAL LABORAL

PROPUESTA

PROPONENTE

Fomentar e implantar una mayor cultura de prevención de accidentes de tráfico en las empresas a través de una mayor información e incentivos. En este sentido, implementar de manera efectiva la formación vial continua dentro del ámbito laboral, promocionar la implantación de la norma ISO 39001 “Sistema de gestión de la seguridad vial”, y dedicar a las pymes, micropymes y autónomos un programa específico.

[7];[10];[20];[23]

Recuperar las medidas de promoción de la seguridad vial laboral para fomentar la realización de verdaderos planes de seguridad vial laboral en las empresas, no simples planes de transporte, mediante la creación de ayudas adicionales a las simples bonificaciones en las cuotas de la seguridad social.

[10];[23]

Potenciar la figura ya existente de los itinerarios seguros de desplazamiento a las empresas.

[10]

Generalizar el uso de planes de desplazamiento al trabajo y a los centros de actividad.

[11]

Desarrollar el marco legal adecuado que permita realizar controles aleatorios de alcohol y drogas en las empresas, para detectar (a priori y, por tanto, de forma preventiva) si algún conductor (de autobús) da positivo en cualquiera de dichos controles. Los citados controles, por su parte, habrán de realizarse con todas las garantías de confidencialidad y de protección de datos para el profesional. Esta propuesta se realiza también, de manera específica, por parte del representante de CETM.

[15]; [17];[23]

Realizar controles médicos anuales (llevados a cabo por una entidad acreditada, independiente: por ejemplo, los comités profesionales), a los conductores de autobús, que contengan además de tests de alcohol y drogas, pruebas psicológicas: a semejanza del procedimiento seguido para los pilotos de aerolíneas. Esta propuesta se realiza también, de manera específica, por parte del representante de CETM.

[15];[17]

Dotar a las empresas del sector del transporte de mercancías por carretera de la seguridad jurídica necesaria que las habilite para realizar tests de alcohol y de drogas a sus conductores. O, al menos, pactar a nivel nacional (en el marco de la negociación colectiva) un protocolo de actuación para cuando se detecten, por parte de la empresa, casos de consumo de alcohol o drogas por parte de los conductores.

[17]

El entorno de la seguridad vial laboral se conforma como el marco más idóneo para implementar, de manera efectiva, la formación vial continua. [23]

FURGONETAS

PROPUESTA	PROPONENTE
-----------	------------

Llama la atención sobre el hecho de que, desde la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (donde se ha creado un grupo sobre seguridad vial laboral) se van a realizar campañas de concienciación y de sensibilización para el transporte en furgoneta: <i>“Nos parece que tenemos que profundizar sobre ello ... y quizás no tenemos esa formación específica que sí recibimos los transportistas de vehículos pesados en materia de seguridad vial mediante el CAP ni hay limitación de la actividad mediante el tacógrafo o el limitador de velocidad, etc.”.</i>	[17]
--	------

Resulta necesario arbitrar el transporte de última milla, que ya lo es prácticamente del último metro, y para conseguirlo, hay muchas soluciones posibles.	[32]
--	------

ANEXO VIII

CONDUCTORES REINCIDENTES Y APTITUDES PSICOFÍSICAS

REFERENCIA	COMPARECIENTE
[1]	Directora de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular (AESLEME). Dña. M ^a del Mar Cogollos Paja.
[2]	Vicepresidente de la Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por Accidente de Tráfico (STOP ACCIDENTES). D. Antonio Muñoz González.
[6]	Responsable de contenidos de la Plataforma PONLE FRENO. D. Javier Olave Gabarra
[7]	Presidente de Honor de la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL). D. Luis Montoro González.
[8]	Profesor de Universidad del País Vasco (PV). D. Aitor Aritzeta Galán.
[19]	Fiscal de sala Coordinador de Seguridad Vial. D. Bartolomé Vargas Cabrera.
[23]	Director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. D. Jesús Monclús González.
[25]	Presidente de Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil (AESVI). D. Antonio Lucas García.
[26]	Presidente de UNO Logística. D. Francisco Aranda Manzano

CONDUCTORES REINCIDENTES Y APTITUDES PSICOFÍSICAS

CONDUCTORES REINCIDENTES

PROPUESTA	PROPONENTE
Mejorar la legislación en relación con las personas reincidentes para lograr una rehabilitación más efectiva.	[2]
Considerar la adopción de una formación específica del programa de recuperación de puntos para reincidentes, en sus tres grandes grupos, personas con problemas de alcohol, de drogas y con psicopatologías)	[7]

APTITUDES PSICOFÍSICAS DE LOS CONDUCTORES

PROPUESTA	PROPONENTE
Incorporar, como parte del proceso del preceptivo reconocimiento médico, la aportación de certificados médicos procedentes de la sanidad pública con información sobre las afecciones y patologías de la persona	[1]
Falta de condiciones psicofísicas. Llevar a cabo las reformas normativas necesarias para garantizar que los médicos puedan informar, al menos, a la DGT y también a la Seguridad Social de las incapacidades laborales de los conductores profesionales.	[19]
Definir un nuevo marco para el seguimiento sistemático y efectivo de las aptitudes psicofísicas de los “conductores mayores”.	[23]
En el caso de los conductores mayores (tercera edad), opina que no debe haber un límite de edad para disponer del permiso de conducir correspondiente; sin embargo, sí considera necesario el reconocimiento médico anual para poder detectar el estado tanto de los vehículos como de los conductores: <i>“nosotros no pensamos que haya que limitar por la edad, sino por la capacidad que tienen los propios conductores.”</i>	[25]
<i>“..vemos necesario en el área de las carreteras, de la larga distancia, que los conductores profesionales se sometan a un reconocimiento médico anual con el objetivo de que puedan asegurarse que se encuentran en las condiciones adecuadas para desarrollar su profesión.”</i>	[26]
<i>“...creemos conveniente que las empresas podamos someter a nuestros profesionales a controles aleatorios (de alcohol y drogas) y que puedan introducir también el “alcolock”.</i>	[26]

CENTROS DE RECONOCIMIENTO DE CONDUCTORES (CRC)

PROPUESTA	PROPONENTE
Propone que tanto los reconocimientos como los centros homologados para hacerlos pasen a depender del ministerio de Sanidad para evitar el problema actual relacionado con la transmisión de datos LOPD entre la DGT y dicho organismo.	[2]
Según sus estudios, existen deficiencias en los centros donde se expiden los certificados médicos de aptitud, tanto en relación con la presencia suficiente de profesionales como en la existencia de praxis negligente.	[6];[7]
Cambiar la dependencia administrativa de los centros de reconocimiento, a la vez de la DGT y del Mº de Sanidad, causante a su juicio de que <i>“casi no existan inspecciones”</i> .	[7]
Mejorar la formación requerida a los profesionales.	[7]
Actualizar el sistema médico de evaluación de las habilidades de conducción y adaptarlo a las diferentes edades con sus diferentes capacidades.	[8]

ANEXO IX

MOTOCICLETAS Y MOTORISTAS

REFERENCIA	COMPARECIENTE
[5]	Presidente del Real Automóvil Club de España (RACE). D. Carmelo Sanz de Barros.
[13]	Vicepresidenta de la Plataforma Motera para la Seguridad Vial. Dña. M ^a José Alonso de Arriba.
[14]	Secretario General de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR). D. José María Riaño Sebastián.
[23]	Director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. D. Jesús Monclús González.

MOTOCICLETAS Y MOTORISTAS

MOTOCICLETAS Y MOTORISTAS

PROPUESTA	PROPONENTE
<i>“Fomentar de alguna manera que se empiece a hacer uso de estas nuevas tecnologías (“airbag para motoristas”) para salvar vidas que ya están contrastadas. En el momento en que empecemos a incentivar su uso y fabriquemos más, bajará el precio y llegaremos a unos costes más acomodados.”</i>	[5]
Reducir el IVA aplicado al equipamiento de seguridad con el fin de incentivar la compra de material homologado fabricado en Europa.	[13]
Incorporar el chaleco <i>airbag</i> dentro del equipamiento obligatorio en las autoescuelas para la realización del examen de obtención del permiso de conducción.	[13]
Dedicar capítulos específicos a la moto dentro de las políticas integradoras de la movilidad, por su elevada presencia y singularidad.	[14]
Considerar la actividad del mototurismo como modo de ocio que contribuye al desarrollo del turismo en la España vaciada.	[14]
Mejorar la formación de los futuros conductores con relación a conducción en curvas, así como en intersecciones.	[23]
Mejorar el uso de los sistemas de protección del motorista; en particular, los relativos a la protección del tórax.	[23]
Facilitar la incorporación de tecnologías (de seguridad vial) avanzadas en este tipo de vehículos.	[23]

ANEXO X

BICICLETAS Y CICLISTAS

REFERENCIA	COMPARECIENTE
[1]	Directora de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular (AESLEME). Dña. M ^a del Mar Cogollos Paja.
[10]	Experto en Vehículos de Movilidad Personal (VMP). D. Andrés Luis Romera Zarza.
[11]	Coordinadora General de la Coordinadora en Defensa de la Bicicleta (CONBICI). Dña. Laura Vergara Román.
[12]	Portavoz de la Mesa Española de la Bicicleta. D. Alfonso Treviño Fernández.
[20]	Presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE). D. Enrique Lorca Sánchez.
[23]	Director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. D. Jesús Monclús González.
[25]	Presidente de Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil (AESVI). D. Antonio Lucas García.
[28]	Presidente del Foro de Nuevas Tecnologías en el Transporte (ITS, España). D. Sebastián de la Rica Castedo.

BICICLETAS Y CICLISTAS

BICICLETAS Y CICLISTAS

PROPUESTA	PROPONENTE
Fomentar el uso del casco y de prendas de alta visibilidad.	[1];[23]
Considerar un registro o matriculación de las bicicletas y otros VMP como medio de mejora de la información necesaria para conocer la magnitud del parque existente, así como para la realización de estudios de siniestralidad de estos vehículos.	[10]
Propone la creación de un registro de bicicletas que ayude a prevenir el robo y permita la recuperación de bicicletas robadas.	[11]
Considera favorablemente cualquier medida para la ayuda a la compra de bicicletas	[11]
Necesario disponer de equipos técnicos en las distintas AAPP para la implementación de políticas y el desarrollo de proyectos a nivel técnico con los distintos colectivos del sector; dado que <i>“...la mayoría de las administraciones públicas quiere hacer proyectos ciclistas, pero no ha creado equipos técnicos...”</i>	[11]
Habilitar infraestructuras seguras para la bicicleta: <i>“Pon buenos carriles bici y los ciclistas llegarán...”</i>	[23]
Homogeneizar las distintas regulaciones municipales que existen en relación con la bicicleta. <i>“...una ordenanza tipo .../...para que cada ayuntamiento no tenga una norma distinta...”</i>	[12]
Creación de una <i>“oficina estatal de la bicicleta.../...con claro impulso político,.../...un organismo dependiente del Ministerio de Transportes que coordinara al resto de los poderes que tienen competencias...”</i>	[12]
Incentivar la inclusión de coberturas a los desplazamientos en bicicleta en las pólizas de seguros de hogar en lugar de obligar a la contratación de seguros específicos.	[12]
Tanto en el ámbito urbano como interurbano, a semejanza de otros países de nuestro entorno, actualizar el catálogo y la población de señales relativas a la bicicleta.	[12]
Exigir una formación específica, e intensiva (alrededor de cuatro horas), que permita a los usuarios de bicicletas disponer de las nociones imprescindibles (sobre normas de circulación, de seguridad vial, etc.) integrarse de forma segura en el flujo de tráfico urbano e interurbano.	[20]

BICICLETAS Y CICLISTAS

BICICLETAS Y CICLISTAS

PROPUESTA	PROPONENTE
Hacer obligatorio el uso del casco: <i>“Pensamos que los aspectos como que se desincentiva el uso de la bicicleta por el casco, con una buena promoción se puede solucionar.”</i>	[23]
Hacer obligatorio el uso del casco: <i>“... al tener esa referencia de los mayores... Un padre puede ir sin casco, el niño va sin casco y queremos trabajar ese ejemplo, cuando, en materia de seguridad vial, el casco está demostrado que es eficaz para reducir lesiones.”</i>	[25]
Con el fin de reforzar la seguridad vial de los ciclistas, tanto en el ámbito urbano como interurbano, lo recomendable es segregarse calzadas, preferentemente por medio de una separación física y no con una marca vial: <i>“... habría que tratar de que el ciclista no circulase por la carretera ...”</i>	[28]

ANEXO XI

VÍCTIMAS Y ATENCIÓN POSTACCIDENTE

REFERENCIA	COMPARECIENTE
[1]	Directora de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular (AESLEME). Dña. M ^a del Mar Cogollos Paja.
[2]	Vicepresidente de la Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por Accidente de Tráfico (STOP ACCIDENTES). D. Antonio Muñoz González.
[3]	Director de la Fundación A Víctimas de Tráfico. D. Domingo García-Fernández Caro.
[4]	Directora de la Asociación Prevención de Accidentes de Tráfico (P(A)T). Dña. Yolanda Doménech Moral.
[7]	Presidente de Honor de la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL). D. Luis Montoro González.
[8]	Profesor de Universidad del País Vasco (PV). D. Aitor Aritzeta Galán.
[19]	Fiscal de sala Coordinador de Seguridad Vial. D. Bartolomé Vargas Cabrera.
[23]	Director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. D. Jesús Monclús González.

VÍCTIMAS Y ATENCIÓN POSTACCIDENTE

VÍCTIMAS

PROPUESTA	PROPONENTE
Ampliar el seguimiento a las víctimas y sus familiares a lo largo del tiempo ampliando las coberturas de los seguros para que contemplen las secuelas no inmediatas de los siniestros viales.	[2]
Proponen la creación de una Secretaría de Estado de Víctimas de Violencia donde se incluya a las víctimas de violencia vial.	[2]
Difundir la existencia de organizaciones no públicas de atención a las víctimas en las consejerías de Sanidad y Servicios Sociales con el fin de incrementar su colaboración y su presencia, desarrollando una actividad complementaria a la de los servicios públicos. <i>“Existimos porque el apoyo emocional a las familias no es un servicio ofrecido por el sistema de salud y tampoco está cubierto por las compañías de seguros,”</i>	[3]
Crear una red integral de atención a las víctimas.	[3]
Realizar labores de seguimiento para el control de posibles secuelas y ofrecer atención psicológica profesional en caso necesario.	[4]
Incrementar el período de tiempo actual dedicado al tratamiento psicológico de familiares directos de víctimas mortales así como extenderlo a un colectivo más amplio.	[4]
Potenciar la integración de las víctimas en la sociedad mediante la mejora de la accesibilidad en las ciudades y el fomento de valores.	[4]
Considera no homogénea la atención a las víctimas dentro del territorio nacional; <i>“la posibilidad.../...de morir si ha tenido un accidente de tráfico en las zonas más despobladas es inmensamente mayor por la atención a la víctima.”</i>	[7]
Incluir en la atención a los familiares de las víctimas dado que, en algunos casos, tienen que superar procesos graves de estrés post-traumático	[8]
Derechos morales de las víctimas. Evitar que las víctimas de accidentes de tráfico continúen siendo invisibles, ya que <i>“... las tragedias derivadas de los accidentes no son números, sino personas.”</i> Esta afirmación se explicita a través de: (a) el hecho de que (las víctimas), por lo general, no reciben, pese a los esfuerzos, la atención primaria (jurídica y moral) debida por parte de las instancias institucionales (dependencias judiciales, juzgados y oficinas de asistencia a las víctimas);	[19]

VÍCTIMAS Y ATENCIÓN POSTACCIDENTE

VÍCTIMAS

PROPUESTA

PROPONENTE

y (b), como todas las víctimas, sufren la victimización judicial secundaria. Con el fin de contribuir a que (las víctimas) puedan salir del anonimato, en el **Dictamen 1/2021** del fiscal de sala (consecuencia de la sentencia del Tribunal Supremo 420/2020) se manda a los fiscales que comuniquen a las víctimas del territorio que pueden ser oídas por el fiscal: que *“todas tienen ese (profundo) derecho (moral) de ser oído ...; así mismo, en dicho dictamen se indica a las diferentes policías de tráfico del país que además de informar (a las víctimas) de sus derechos de información y de participación en el proceso, faciliten su plena participación en el mismo.*

Derechos resarcitorios. En particular, que los económicamente vulnerables (para quienes la indemnización económica es muy relevante) puedan negociar en condiciones de igualdad con las compañías de seguros fuera del proceso penal; es decir, ofrecer seguridad jurídica a las víctimas así como a la negociación que entablan con las compañías aseguradoras y con los abogados. En este sentido, mediante un oficio del fiscal de sala dirigido a todas las policías de tráfico del país, se pretende evitar (como consecuencia de la despenalización de los juicios de faltas y con el cambio de conceptos de imprudencia leve por menos grave, consecuencias de la entrada en vigor de la Ley Orgánica 2/2019) *“que una maniobra idéntica sea generadora de atestados en un territorio y en otro no, que en un territorio haya un procedimiento penal en que las víctimas pueden obtener una reparación moral y económica y en otro no.”* En este sentido, se está trabajando ya en romper la inercia referente a la praxis común de archivar (en caso de imprudencias graves cuando no hay una lesión muy grave o muy muy grave, la lesión no es tan grave, o un fallecimiento, o un delito de peligro previo) en los accidentes de atropello a ciclistas: *“... los atestados se van a levantar y, además, los fiscales delegados van a hacer un esfuerzo con los fiscales de los juzgados.”*

[19]

Elaborar un protocolo con la Dirección General de Seguros, compañías aseguradoras, Consejo General de la Abogacía, víctimas de accidentes de tráfico y Consorcio de Compensación de Seguros para eliminar las malas praxis y consolidar las buenas; de esta forma, se complementaría *“el principio de centralidad de las víctimas, su desarrollo y la tutela que merecen.”*

[19]

VÍCTIMAS Y ATENCIÓN POSTACCIDENTE

VÍCTIMAS

PROPUESTA	PROPONENTE
Garantizar la estabilidad en las líneas de apoyo a las asociaciones de víctimas, mediante instrumentos de financiación innovadores; por ejemplo: siguiendo, entre otros, el ejemplo de los EE.UU y del Reino Unido, autorizar la personalización (voluntaria) de las matrículas de los vehículos y destinar el coste extra de las mismas a financiar dichas asociaciones.	[23]

ATENCIÓN POSTACCIDENTE

PROPUESTA	PROPONENTE
Disponer de un psicólogo de emergencias en los hospitales que permita contar con “una atención psicológica en los primeros momentos”.	[1]
Invertir en formación de profesionales en primeros auxilios psicológicos y en comunicación de malas noticias y garantizar dicho servicio para las víctimas de siniestros graves.	[4]
En coordinación con la DGT, con las policías de tráfico, con los servicios sanitarios, con los bomberos y con los médicos, trabajar para conseguir (de acuerdo con el documento de la Unión Europea “Marco para la política europea en materia de seguridad vial”, de 19 de junio de 2019) reducir de 25 a 15 minutos el tiempo entre el accidente y la llegada a los servicios médicos de urgencia.	[19]
Mejorar los registros de trauma a nivel estatal y reforzar la coordinación, a partir de isócronas, entre comunidades autónomas.	[23]
Mejorar el modelo actual de atención a las víctimas utilizando como base los principios básicos (de esta atención) recogidos en la “Guía iberoamericana de atención integral a víctimas de tránsito”, elaborada por la Federación Iberoamericana de Víctimas de la Violencia Vial en colaboración con la Fundación Mapfre y el Banco de Desarrollo de América Latina.	[23]

PÓLIZAS DE LOS SEGUROS

PROPUESTA	PROPONENTE
<p>Llama la atención sobre diversas situaciones irregulares relacionadas con las pólizas de seguros y su utilización por las víctimas de los siniestros: No asunción de responsabilidad en cuanto al pago de las asistencia sanitaria o la puesta a disposición de los lesionados de un centro de rehabilitación en el caso de que el atestado no haya sido redactado o no esté clara la responsabilidad del siniestro. Pago de indemnizaciones en una cantidad inferior a la estipulada por ley en virtud de pactos entre compañías. Ausencia de información clara de los derechos que asisten a las víctimas, como el del requisito básico de acudir a un centro hospitalario en las primeras setenta y dos horas. Primar dentro de los llamados seguros <i>low cost</i>, las coberturas referidas al vehículo sobre las correspondientes a lesiones y asistencia sanitaria.</p>	[3]
<p>Mejorar la formación de los forenses encargados de la realización de los informes periciales para el cálculo de las indemnizaciones con el fin de <i>“lograr una imparcialidad y la protección de la parte más débil, que son las víctimas...”</i></p>	[4]

ANEXO XII

OTROS

REFERENCIA	COMPARECIENTE
[1]	Directora de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular (AESLEME). Dña. M ^a del Mar Cogollos Paja.
[2]	Vicepresidente de la Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por Accidente de Tráfico (STOP ACCIDENTES). D. Antonio Muñoz González.
[6]	Responsable de contenidos de la Plataforma PONLE FRENO. D. Javier Olave Gabarra.
[7]	Presidente de Honor de la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL). D. Luis Montoro González.
[8]	Profesor de Universidad del País Vasco (PV). D. Aitor Aritzeta Galán.
[9]	Profesor de la Universidad de Alcalá (UAH). D. Emiliano Moreno López.
[10]	Experto en Vehículos de Movilidad Personal (VMP). D. Andrés Luis Romera Zarza.
[14]	Secretario General de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR). D. José María Riaño Sebastián.
[15]	Presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS). D. Rafael Barbadillo López.
[16]	Presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER). D. Julio Villaescusa Izquierdo.
[21]	Presidente de la Federación de Autoescuelas de Cataluña (FAC). D. Raúl Viladrich i Castellanas.
[22]	Representante de la Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD). D. Miguel González Gallarza.
[23]	Director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. D. Jesús Monclús González.
[25]	Presidente de Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil (AESVI). D. Antonio Lucas García.
[32]	Director de Relaciones Institucionales de la Academia del Transportista. D. Francisco Paz Fuentes.

OTROS**FINANCIACIÓN**

PROPUESTA	PROPONENTE
Habilitación en los PGE de fondos de apoyo al sector del transporte de pasajeros (urbano e interurbano), con el fin de garantizar la disponibilidad y la calidad del servicio que presta: <i>“Tenemos unas obligaciones de servicio público precisamente para garantizar la movilidad de las personas y de no habilitarse ... va a ser muy difícil poder garantizar la movilidad”</i> .	[15]
Aprovechando los Fondos de Recuperación Europea, habilitar una línea específica de apoyo al sector español de la seguridad vial y la movilidad segura, sana y sostenible.	[23]

LICITACIONES

PROPUESTA	PROPONENTE
Licitaciones equitativas y equilibradas. En las licitaciones de transporte de las líneas de autobús debería tenerse en cuenta no solo el precio; sino que, por encima del precio, debería primarse la sostenibilidad (desde el punto de vista social, medioambiental y económico), destacando siempre la seguridad (vial).	[15]

USUARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

PROPUESTA	PROPONENTE
Incrementar el número y la comodidad de los asientos reservados para personas de avanzada edad.	[8]
Empleando los Fondos de Recuperación y Resiliencia: aprovechar <i>“el 5G (para) desplegar un montón de aplicaciones ... para mejorar la experiencia del viajero: desde más información en los terminales móviles, sistemas de pago, ...”</i>	[15]

PROPUESTAS SECTORIALES: TRANSPORTE POR CARRETERA

PROPUESTA	PROPONENTE
Actualizar el Mapa Concesional relativo al transporte en autobús. Muchas CC. AA. están haciendo su propio Mapa Concesional, al igual que el Ministerio de Transportes. De lo que se trataría es de integrarlos todos en una red propia, de tal forma que el transporte en autobús sea percibido como una única red; así, por ejemplo, un usuario podría sacar un único billete origen-destino (que incluya precio y tiempo de viaje...), sin preocuparse, caso de tener que hacer trasbordos, de si lo hace con una u otra compañía.	[15]
Reservar, en las vías de alta capacidad, un carril para el transporte público en punta tanto de entrada como de salida de las ciudades.	[15]

PROPUESTAS SECTORIALES: TRANSPORTE POR CARRETERA

PROPUESTA	PROPONENTE
Con relación al transporte escolar, habida cuenta de la situación por la que atraviesa el sector; para el caso de las Pymes (en particular las de componente familiar): extender la vida útil del vehículo durante un curso o dos, y que no haya que hacer renovaciones.	[15]
Con respecto al transporte por carretera (FENADISMER), las normas que regulan la actividad del transporte por carretera van en sentido contrario a mejorar la seguridad vial, por:	
1.- <i>“La no exigencia de formación alguna en el transporte de vehículos ligeros, mayoritariamente conformado por conductores autónomos que son titulares de vehículos y conductores del mismo vehículo de su propiedad.</i>	[16]
2.- <i>“La eliminación del requisito de antigüedad máxima de los vehículos de transporte pesado y también de transporte ligero”.</i>	[16]
3.- La problemática asociada a las labores de carga y descarga de las mercancías, a las que se ven obligados los transportistas (en los puntos de carga y de entrega); lo que redundará en una mayor fatiga de éstos y, subsecuentemente, incide negativamente en la seguridad vial. Se trata de una realidad a la que todavía no ha hecho frente (mediante regulación) la Administración. En España, el conductor no solamente conduce sino que también es <i>mozo de almacén; lleva los equipos de manutención para cargarlos; tiene que hacer de ingeniero para realizar la actividad de la carga; usar el dinamómetro para saber cómo distribuir todo el peso en la superficie de carga del vehículo ...</i>	[16];[32]
4.- El hecho de soportar las restricciones a la circulación (de camiones) durante los festivos y fines de semana que impiden a los transportistas llegar a sus domicilios, provocándoles estrés, desarraigo y soledad.	[16]

GOBERNANZA DE LA SEGURIDAD VIAL

PROPUESTA	PROPONENTE
Dado el carácter transversal de la seguridad vial que afecta a varios ministerios, considera apropiada la existencia de un órgano de coordinación de todos los organismos implicados (Interior, Movilidad, Educación, Sanidad, Industria, etc.)	[1]
Para combatir la siniestralidad vial, el cóctel siempre es el mismo: educación, formación, información, tecnología, vigilancia, control y sanción.	[32]

GOBERNANZA DE LA SEGURIDAD VIAL

PROPUESTA	PROPONENTE
Aboga por la existencia de una Secretaría de Estado de Movilidad que coordine la DGT con otros organismos y ministerios con competencias en el ámbito de la seguridad vial.	[2]
Cree necesaria una visión holística de la seguridad vial, no sólo técnica, considerando a las personas y sus distintos comportamientos.	[6]
Propone que la Comisión de Seguridad Vial tenga un carácter permanente legislativo <i>“por la importancia del tema, por su complejidad, por el impacto social.../...y, especialmente, por la urgencia de respuestas legislativas ágiles en un ámbito de cambios rápidos...”</i>	[7]
Aboga por la necesaria existencia de un organismo coordinador de todas las actuaciones en esta materia a nivel estatal, dada <i>“...la condición transversal de la seguridad vial”</i> .	[7]
Propone el modelo de gobernanza de agencia estatal como organismo autónomo para la gestión centralizada de la seguridad vial más fácil y menos oneroso, a su juicio, de implantar que una Secretaría de Estado y de manera análoga a la realidad existente en países de desarrollo similar en la materia. Dicha agencia debería contar con un presupuesto asociado para la implantación de la estrategia definida con una gestión, transparente, eficaz y auditable.	[9]
Resalta que es fundamental disponer de <i>“...una estructura de gobierno adecuada que gestione eficaz y de forma holística el sistema de seguridad vial que se pretende implementar.”</i>	[9]
Asimismo, afirma que se necesita una estrategia clara y definida para lograr los objetivos que se pretenden. Dicha estrategia debe tener un liderazgo claro del máximo nivel, en la Presidencia de Gobierno mediante un pacto de Estado por la Seguridad Vial y con la ayuda de una comisión multidisciplinar encargada de su redacción, fomentando la visión compartida del problema por encima de los enfoques individuales para construir sinergias e incrementar su eficacia. Dicha estrategia debe contar con un presupuesto asociado y unas líneas definidas para poder llegar a la consecución de objetivos. Dichos objetivos deben ser medibles, obtenidos mediante el desarrollo de iniciativas desde varias perspectivas correlacionadas con las previstas en el Sistema Seguro. Debe existir un cuadro de mando con diferentes indicadores relacionados con los objetivos a conseguir que permita medir la eficacia de las iniciativas.	[9]

GOBERNANZA DE LA SEGURIDAD VIAL

PROPUESTA	PROPONENTE
Llama la atención sobre el hecho de que, hasta la fecha, en su opinión, los análisis en seguridad vial son realizados desde el punto de vista fáctico proponiendo soluciones que atacan el síntoma y no la causa. Considera necesario, por tanto, la realización de análisis más profundos de la realidad de las causas, análisis reflexivos en relación con los patrones de conducta y su evolución con el fin de anticiparse a los posibles problemas y análisis generativos que permitan conocer los inductores de dichos patrones.	[9]
Propone trabajar sobre la reducción de la tasa de accidentes mediante, por ejemplo, las actuaciones preventivas sobre los factores de riesgo y sobre la disminución de la gravedad de las lesiones.	[9]
En el mismo sentido, aboga por la incorporación de la potestad legislativa a la Comisión para la realización de una labor de auditoría de la acción de gobierno en esta materia y la vigilancia del necesario pacto de Estado.	[9]
Realizar un diagnóstico previo de la situación actual y determinar un número suficiente de indicadores para la medición de todos los objetivos planteados con el fin de poder llevar a cabo una adecuada implantación de la estrategia.	[10]
Creación de observatorios regionales de seguridad vial para favorecer una adecuada y capilar implantación de la estrategia de seguridad vial.	[10]
Considera necesario que la Comisión de Seguridad Vial tenga carácter legislativo	[14]
Se demanda, sin más dilación, que la DGT concluya eficazmente el necesario proceso de digitalización. En el futuro, mediante la implantación efectiva de un modelo (de gestión) más sostenible y eficiente (gracias a la digitalización de los procesos), el ciudadano deberá poder mantener una relación completamente electrónica con la DGT que le acompañe a lo largo de su vida como preconductores y como conductores.	[21];[22]
Digitalizar la relación “alumno – autoescuela – DGT” para que pueda digitalizarse la relación “ciudadano – DGT” con garantías de seguridad y de pedagogía.	[22]
Apartar la palabra accidente de tráfico de nuestro discurso, cambiándola por el mensaje de que <i>“las lesiones son accidentales, son evitables...”</i> Y, subsecuentemente, integrar el discurso de la seguridad vial en el correspondiente a una “movilidad segura, sana y sostenible”, como ya ha hecho la propia Unión Europea.	[23]

GOBERNANZA DE LA SEGURIDAD VIAL	
PROPUESTA	PROPONENTE
“Dar un paso valiente hacia adelante y fijar el Objetivo Cero (de víctimas graves y mortales) para el año 2050.”	[23]
Incluir la perspectiva de género en la seguridad vial: “... tenemos una gran oportunidad para incorporar más talento y para mejorar en esa igualdad y perspectiva de género ...”	[23]
Para reforzar la prevención de las lesiones, sería necesario consolidar un nuevo marco “normativo” de compromiso y de responsabilidad para mejorar sistemáticamente las carreteras y los vehículos, en todos sus aspectos: “... el hecho de haber cumplido una norma o el hecho de no reconocer que la norma es mejorable o que se podía haber incluido una nueva medida de seguridad impide ... el avance en la prevención de lesiones.”	[23]
Garantizar la coordinación de la estrategia española de seguridad vial con la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como reforzar la cooperación internacional con la ONU, con la Unión Europea y, sobre todo, con Latinoamérica.	[23]
Integrar la futura estrategia de seguridad vial en el marco general de los Objetivos del Desarrollo Sostenible. En particular, con relación al Objetivo 17 relativo a la colaboración “público – privada”.	[23]

LA NUEVA MODALIDAD DE TRANSPORTE

PROPUESTA	PROPONENTE
Con respecto al <i>delivery</i> y al <i>sharing</i> , resulta conveniente actuar en dos ámbitos diferentes: (1) formación y apoyo a la conducción segura de estos vehículos; y (2) gestión de flotas, mediante la utilización de nuevas tecnologías (en este sentido, las flotas que estén operando bajo una autorización administrativa, deberían informar sobre cómo están gestionando la seguridad vial de sus usuarios).	[23]

SEGURIDAD VIAL INFANTIL

PROPUESTA	PROPONENTE
Los niños requieren una protección especial: <i>“La protección de los niños y las niñas es un derecho jurídico recogido en diferentes documentos como la Convención de los Derechos del Niño de Naciones Unidas, nuestra Constitución ... la protección de los más pequeños ante los siniestros viales aparece en los ODS de Naciones Unidas, tanto en el 3.6 como en el 11.2, además habla específicamente de usuarios vulnerables ...”</i>	[25]
Llevar la seguridad vial de los niños a todos los modos de transporte por carretera: vehículos privados (motocicletas y coches), autocares, taxis y VTC; en particular, con respecto a los “sistemas de retención y protección infantil” (tipos y modo de anclaje).	[25]
Desarrollar acciones específicas (eficaces y persistentes) para profundizar en la percepción que del riesgo de sufrir un accidente –consecuencia de determinadas conductas imprudentes al volante (distracciones, no llevar abrochado el cinturón de seguridad, velocidad, alcohol, etc.)– tienen los responsables de la seguridad vial del niño (muy especialmente los padres), y dar ejemplo a nuestros hijos.	[25]
Trabajar para dotar de la formación necesaria a los responsables de los puntos de venta de los equipos de retención y protección infantil, con el fin de proporcionar el asesoramiento adecuado a los compradores de dichos equipos. En este sentido, establecer la obligatoriedad de habilitar algún tipo de capacitación profesional (en este campo) para las personas que atiendan los puntos de venta de dichos equipos.	[25]
Formar a formadores de educación vial (policías, etc.) y a profesionales de distintos campos con influencia, directa o indirecta, en la seguridad vial de los niños (puericultores, pediatras, profesores, etc.) en los distintos aspectos relacionados con los sistemas de retención infantil: funcionamiento, selección, instalación, etc.	[25]

SEGURIDAD VIAL INFANTIL

PROPUESTA	PROPONENTE
Reducir el IVA que se aplica a los sistemas de retención infantil: <i>¿Por qué un sistema de retención infantil debe ser considerado un artículo de lujo?</i> Dicha reducción es posible ya que la Directiva Europea 77/388/CEE, de 17 de mayo de 1977, incluye los sistemas de retención infantil en la categoría de productos esenciales, en los que se permite un menor IVA. Así se aplica en países de la Unión Europea, entre otros: Portugal y Reino Unido (5%); Chipre y Polonia (8%); y Croacia (13%).	[25]
Supervisar el mercado de sistemas de retención infantil de segunda mano, con el fin de garantizar que dichos equipamientos poseen las características de comportamiento necesarias para actuar eficazmente en caso de accidente de tráfico.	[25]

5. DIARIO DE SESIONES



CORTES GENERALES
DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2020

XIV LEGISLATURA

Núm. 228

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JUAN JOSÉ MATARÍ SÁEZ

Sesión núm. 5

celebrada el jueves 12 de noviembre de 2020

	Página
ORDEN DEL DÍA:	
— Declaración institucional con ocasión del Día Mundial en Memoria de las Víctimas de Accidentes de Tráfico. (Número de expediente 149/000007)	2
Minuto de silencio	4
Comparecencias con ocasión del programa de trabajo sobre la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030. Por acuerdo de la Comisión sobre Seguridad Vial:	
— De la señora directora de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal, AESLEME (Cogollos Paja). (Número de expediente 219/000318)	4
— Del señor vicepresidente de la Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por Accidentes de Tráfico, Stop Accidentes (Muñoz González). (Número de expediente 219/000319)	9
— Del señor director de la Fundación A Víctimas de Tráfico (García Fernández-Caro). (Número de expediente 219/000320)	14
— De la señora directora de la Asociación Prevención de Accidentes de Tráfico, P(A)T (Doménech Moral). (Número de expediente 219/000321)	17

cve: DSCD-14-CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías. Señoras y señores diputados, empezamos puntuales la Comisión a las cuatro.

Estimados representantes de las asociaciones de víctimas de tráfico, señor director general de Tráfico, gracias a todos por su asistencia a esta sesión de la Comisión de Seguridad Vial. Permítanme, señorías, que en nombre de todos dé la bienvenida a los representantes de las asociaciones que hoy nos visitan y les agradezca su disposición para comparecer en esta Comisión.

Iniciamos con las asociaciones de víctimas de tráfico el plan de trabajo que hemos acordado, con ocasión de la elaboración que está haciendo el Gobierno, coordinada por la Dirección General de Tráfico, de la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030. Acordamos en Mesa y portavoces que fuera así, coincidiendo con el hecho, sin duda relevante, de que esta semana, el próximo domingo día 15, se conmemora el Día Mundial en Memoria de las Víctimas de Tráfico.

Asimismo, acordamos que esta Comisión realizaría una declaración con ocasión de este día y con el inicio del plan de trabajo que hoy ponemos en marcha. Agradezco, sinceramente, la colaboración y la disposición de todos los grupos parlamentarios, de los miembros de la Mesa, singularmente de la vicepresidenta primera, y, también, quiero dar las gracias al señor director general de Tráfico, al señor Navarro, por su colaboración.

Sin más preámbulos, doy lectura a la declaración.

— DECLARACIÓN INSTITUCIONAL CON OCASIÓN DEL DÍA MUNDIAL EN MEMORIA DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO. (Número de expediente 149/000007).

El señor **PRESIDENTE**: Declaración de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados con motivo del Día Mundial en Memoria de las Víctimas de Tráfico. Madrid, 12 de noviembre de 2020.

En el año 2005 Naciones Unidas instauró el tercer domingo del mes de noviembre como el Día Mundial en Memoria de las Víctimas de Accidentes de Tráfico. Este año 2020, el día mundial quiere honrar y recordar a los que murieron, apoyar a los que sobrevivieron y actuar para lograr una mejor respuesta postaccidente y, por ello, el eslogan elegido es: «Recuerda, apoya, actúa.»

Coincidiendo con esta conmemoración, la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados quiere reconocer el trabajo que han realizado las asociaciones de víctimas, así como su contribución a los avances y mejoras alcanzados en seguridad vial en España. Sin embargo, la realidad, explicitada en el hecho de que, de media, cada día fallecen cinco personas y otras treinta y seis resultan heridas graves en accidente de tráfico en nuestro país, elevan la siniestralidad vial al nivel de drama colectivo por sus graves e inaceptables consecuencias personales, sanitarias, sociales y económicas. Creemos que todavía es necesario llamar la atención de la sociedad civil y de las instituciones sobre la obligación de mejorar la calidad de vida de las víctimas de accidentes de tráfico para que dejen de constituir un colectivo injustamente oculto. Consideramos que el mejor homenaje y reconocimiento que podemos hacer a las víctimas de accidentes de tráfico, a sus familiares y personas más cercanas es reiterar nuestro firme compromiso con el objetivo internacional de reducir el número de muertes y lesionados graves en un 50% durante la década 2021-2030, aceptando como ruta la que marca el sistema seguro. Por ello, la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados realiza la siguiente declaración:

1. Consideramos oportuno reafirmar el compromiso de esta Comisión con la mejora continua de la seguridad vial y sentar las bases para que el decenio 2021-2030 sea el de la acción.

2. Reconocemos el importante progreso logrado en materia de seguridad vial, como demuestra la reducción del número de víctimas mortales en un 81% entre 1989 y 2019, pero recordando que 1755 personas fallecieron en accidentes de tráfico en España en 2019 y 8613 personas requirieron hospitalización, lo que constituye un problema de salud pública de primera magnitud, con amplias consecuencias sociales y económicas, con el que no podemos aceptar que hay que convivir como algo normal e insuperable.

3. Valoramos el papel que los poderes públicos, las administraciones, las organizaciones sociales, las empresas y los ciudadanos han tenido en la mejora de la seguridad vial en nuestro país, pero advertimos que serán imprescindibles un mayor compromiso político, una mayor coordinación de esfuerzos y una acción más decidida en todos los ámbitos para alcanzar los objetivos de reducción de la siniestralidad vial en la próxima década, de acuerdo con las resoluciones, declaraciones, comunicaciones

cve: DSCD-14-CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 3

y recomendaciones de las principales organizaciones supranacionales: ONU, Unión Europea y Conferencia de Estocolmo.

4. Consideramos también los documentos estratégicos sobre ámbitos relacionados con la movilidad.

5. Resaltamos el ejemplo de solidaridad de las organizaciones de víctimas de accidentes de tráfico y reconocemos su contribución destacada en la elaboración e implementación de políticas públicas de seguridad vial.

6. Agradecemos la dedicación y entrega de todos los agentes de tráfico, así como la de todos los profesionales que, desde diferentes campos, contribuyen a diario a mejorar la seguridad vial de las carreteras y calles de nuestras ciudades. Y rendimos homenaje a quienes han perdido sus vidas mientras trabajaban para garantizar la seguridad vial de los demás.

7. Observando con preocupación las cifras de peatones y ciclistas fallecidos en nuestras carreteras y calles, pero, al mismo tiempo, compartiendo la visión de las principales organizaciones internacionales de que la promoción de una movilidad universal, activa y segura resulta básica para el cumplimiento de los objetivos en materia de medio ambiente, bienestar y salud de la población.

8. Teniendo en cuenta las diferentes tendencias demográficas, económicas, sociales y tecnológicas que se espera que se desarrollen o continúen desarrollándose durante la próxima década, entre ellas, el envejecimiento de la población, las nuevas formas de movilidad personal, los nuevos hábitos de consumo y modelos de distribución y los avances tecnológicos en materia de seguridad de los vehículos, conectividad y automatización.

9. Advirtiéndolo la necesidad de reforzar las políticas para reducir la incidencia de las distracciones, la velocidad inadecuada, la conducción tras el consumo de alcohol y otras drogas y el no uso del cinturón de seguridad, del casco y de los sistemas de retención infantil; conductas que, de acuerdo con las estadísticas disponibles, son factores determinantes o concurrentes en la mayoría de accidentes mortales y graves.

10. Contemplando la conveniencia de llevar a cabo un enfoque más firme en relación con los usuarios que, de manera reiterada, son responsables de causar situaciones de inseguridad vial.

11. Conscientes de que los usuarios cometemos errores, voluntarios e involuntarios, reconociendo la necesidad de adoptar un enfoque integral de seguridad vial que combine las actuaciones en materia de formación, educación, concienciación y vigilancia con las mejoras de las condiciones de infraestructuras y vehículos.

12. Manifestamos que toda muerte y lesión grave en accidente de tráfico es evitable y por tanto inaceptable, que la actuación de todas las administraciones, organizaciones, empresas y profesionales con influencia sobre las condiciones de seguridad de nuestros desplazamientos debe regirse por este imperativo ético.

13. Afirmamos que el gasto en políticas de seguridad vial debe considerarse una inversión con un elevado nivel de retorno social, teniendo en cuenta que, además del sufrimiento padecido por víctimas, familiares y personas cercanas, los accidentes suponen unas pérdidas económicas significativas.

14. Reconocemos el derecho colectivo e individual a una movilidad por carretera que sea segura, medioambientalmente sostenible, saludable, accesible y eficiente, y consideramos inaceptables sus diferencias de riesgo con respecto a otros modos de transporte.

15. Reafirmamos nuestro compromiso con el objetivo formulado por las Naciones Unidas y la Comisión Europea de reducir el número de muertes y lesiones graves en un 50% en la década 2021-2030, con vistas a alcanzar la Visión Cero en 2050, así como con los objetivos de desarrollo sostenible de la Agenda 2030. Recomendamos a todas las administraciones, instituciones, organizaciones y empresas a alinear, en sus ámbitos de actuación, estrategias y recursos con esta aspiración.

16. Manifestamos que el éxito de esta ambición solo podrá alcanzarse haciendo de la seguridad vial un asunto de Estado y, por tanto, exhortamos a que las políticas de seguridad vial se incluyan en ámbitos como la educación, la salud, el desarrollo sostenible, el medioambiente, el cambio climático y la igualdad de género.

17. Acogemos favorablemente la iniciativa del Gobierno de elaborar la Estrategia de Seguridad Vial para la década 2021-2030 y exhortamos a que la misma responda a los principios del sistema seguro. Y desde la Comisión nos comprometemos a contribuir decididamente en el ámbito de nuestras competencias al enriquecimiento, difusión e implementación de dicha estrategia.

18. Destacamos la importancia de la calidad de los datos, así como de la investigación de naturaleza causal, para la formulación de la estrategia e instamos a la Dirección General de Tráfico a trabajar con

ow: DSCD-14-CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 4

otras administraciones, instituciones, universidades y centros de investigación para hacer efectivos estos propósitos.

19. Consideramos que la seguridad vial nos afecta y beneficia a todos y depende de cada uno. Por tanto, reclamamos que se cree una clara conciencia sobre los riesgos viales y se fomente un sentido de responsabilidad y de respeto hacia las normas de tráfico que garantice la convivencia segura en carreteras y calles.

20. Exigimos que se concentre la atención en la protección de los usuarios vulnerables e instamos, muy especialmente, a las administraciones competentes en materia de tráfico, sanidad y justicia, a que trabajen de manera coordinada en actuaciones destinadas a la reducción de la reincidencia en materia de infracciones de las normas de tráfico.

21. Reafirmamos la importancia de intensificar la cooperación internacional y el multilateralismo y exhortamos al Gobierno a fortalecer, en particular, la cooperación con la Unión Europea y los países iberoamericanos, haciendo partícipes a las comunidades autónomas con competencias de tráfico en los foros de colaboración internacional.

22. Instamos a todos los poderes públicos a garantizar el acceso de las víctimas de accidentes de tráfico a servicios de atención médica de emergencia y, a largo plazo, de alta calidad y a reconocer que una respuesta efectiva después del accidente también incluye una adecuada reinserción social y laboral, así como el apoyo psicológico-mental, social y legal para las víctimas, los sobrevivientes y las familias.

23. Solicitamos a las administraciones que institucionalicen el tercer domingo de noviembre de cada año como el Día Mundial en Memoria de las Víctimas de Tráfico y que apoyen las iniciativas de las organizaciones de víctimas de accidentes.

24. Proclamamos la voluntad de la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de ejercer las competencias de impulso legislativo y de control político para garantizar la continuidad de una política de seguridad vial eficiente, eficaz y continuada. Madrid, 12 de noviembre de 2020».

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

Reitero las gracias y el agradecimiento por la colaboración de todos los grupos y miembros de la Mesa y a la Dirección General de Tráfico.

MINUTO DE SILENCIO.

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores diputados, les propongo, antes de comenzar con las comparecencias, y como recoge el eslogan de este año del día mundial, honremos y recordemos a las víctimas de los siniestros viales guardando, si les parece, un minuto de silencio. **(Las señoras y los señores diputados, puestos en pie, guardan un minuto de silencio.—Aplausos)**.

COMPARECENCIAS CON OCASIÓN DEL PROGRAMA DE TRABAJO SOBRE LA ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD VIAL 2021-2030. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL:

— DE LA SEÑORA DIRECTORA DE LA ASOCIACIÓN PARA EL ESTUDIO DE LA LESIÓN MEDULAR ESPINAL, AESLEME (COGOLLOS PAJA). (Número de expediente 219/000318).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a iniciar las comparecencias, señorías, que las haremos de la siguiente forma: en primer lugar, intervendrán los representantes de las cuatro asociaciones que nos acompañan, lo harán de forma sucesiva y por un tiempo de quince minutos. A continuación, intervendrán las señoras y señores portavoces de los diferentes grupos parlamentarios, lo harán de mayor a menor y por un tiempo de cinco minutos. Finalmente, los representantes de las asociaciones volverán a intervenir para contestar o para completar su intervención y dispondrán para esta segunda intervención de otros cinco minutos.

En primer lugar, tomará la palabra la representante de AESLEME, Mar Cogollos. Saben ustedes, señorías, que la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal, AESLEME, es una asociación que lleva treinta años trabajando por una movilidad sin víctimas. Tienen pendiente celebrar este aniversario y estoy seguro de que en cuanto las condiciones sanitarias lo permitan, Mar organizará un gran acto, como ella sabe hacer.

En nombre de la asociación, en nombre de AESLEME, su directora y alma de la entidad, Mar Cogollos, va a realizar la intervención.

ove: DSCD-14-CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 5

Querida Mar, muchas gracias por tu trabajo, sobre todo por tu ejemplo, y también gracias por tu amistad. Muchas gracias, buenas tardes, cuando quieras, es tuya la palabra.

La señora **DIRECTORA DE LA ASOCIACIÓN PARA EL ESTUDIO DE LA LESIÓN MEDULAR ESPINAL, AESLEME** (Cogollos Paja): Gracias, presidente.

Señorías, la verdad es que es la cuarta vez que comparezco en la Comisión, pero nunca la he visto tan llena, no saben la alegría que me da ver a tantos diputados en esta Comisión sobre Seguridad Vial. Primero, quiero darles la bienvenida a todos, porque son muchas caras nuevas, a las que espero ver mucho, y les daré mucho la lata, pero es que yo soy así. Creo y espero que esta seguridad vial les preocupe y les ocupe su agenda. Yo sé que hay muchos temas y espero que este sea uno más.

Después de las palabras, en nombre de toda la Comisión, del presidente, con esta declaración, podría decir: Estoy de acuerdo con todo, gracias por su atención, pero actúen y hagan todo lo que ha dicho el presidente en nombre de todas sus señorías. Ahora voy a tener que pasar hojas rápidas, porque no quiero repetir lo que ya ha dicho esta Comisión.

No cabe duda de que no estamos en la mejor situación, que estamos inmersos en otra pandemia, que es la del COVID-19, que está teniendo consecuencias devastadoras para toda la sociedad, familias, estamos perdiendo seres queridos sin poderlos despedir de ellos, y estamos llegando a pérdidas de trabajo y a una situación económica muy crítica. Nuestra vida ha cambiado drásticamente por esta pandemia y nuestra manera de relacionarnos también. Aquí estamos todos, con la mascarilla puesta, hablando de otra pandemia que es evitable, como decía el presidente anteriormente, que es la de los siniestros viales. Con respecto a esto, yo sé que es algo que la DGT lo tiene asumido, y, desde luego, todas las asociaciones aquí presentes también, el lenguaje importa. Lo que voy a decir, como sé que lo reiteran todas, igual que yo voy a quitar cosas, ellos pueden aprovechar los quince minutos.

Cuando yo me quedé, en 1987, en una silla de ruedas por un siniestro de tráfico se hablaba de personas minusválidas, inválidas, y yo no me sentía nada reflejada con esas palabras, porque es como peyorativo, es como que no valgo para nada. Si estos no saben quién soy yo, ¿cómo que no valgo para nada? Se ha ido cambiando a personas con discapacidad, con capacidades diferentes, y en el tema de los accidentes de tráfico, pasa lo mismo. Tenemos que dejar esta palabra y cambiarla por siniestros viales, porque esta pandemia no tiene nada de accidental. No sé si será la mejor palabra, siniestros viales, pero es la palabra que todos los aquí presentes y las entidades que estamos aquí hemos pensado que, de momento, es la menos mala y la que más se acerca a la realidad de lo que ocurre. No olvidemos que los siniestros viales matan al año a un 1350000 personas y que otros 50 millones de personas resultan discapacitadas por algún tipo de siniestro vial. A estas cifras de cada año se van añadiendo la de años anteriores. Esta pandemia pasará, espero que pase pronto, tengamos la vacuna pronto y pronto podamos pasar página, pero la pandemia del tráfico depende de los que estáis aquí presentes: Poder Legislativo y Poder Ejecutivo, porque aquí también está la DGT. Tenéis mucho que hacer por salvar vidas en estas carreteras.

Como bien decía, el domingo celebramos, según Naciones Unidas, y ya sería el 15.º Aniversario, el Día Mundial en Memoria de las Víctimas de Tráfico. Cada asociación lo celebraremos de manera conjunta en algunos actos, otras de manera separada, pero lo que queremos es recordar a las más de 300000 personas que, desde que hay datos en 1960, han perdido la vida en nuestras carreteras. Acostúmbrense, señorías, a otra cosa: cuando hablemos de cifras, que a mí no me gusta nada, pongamos siempre la palabra personas delante. Personas que han fallecido, no son números, son personas, son familias que hay al lado de esas personas. Creo que este matiz es muy importante, porque ha ocurrido igual con la pandemia del COVID-19, estábamos dando cifras y se nos olvidaba decir la palabra personas que habían fallecido ese día, ese mes o esa semana. Así que vamos a humanizar un poquito la seguridad vial.

Como ha dicho el presidente anteriormente, Naciones Unidas y la OMS nos marcan un objetivo para la nueva década, un nuevo objetivo de acción. Para la OMS, esta pandemia de los siniestros viales es un problema de salud pública y es un problema evitable, pero necesita acción. Por eso es que esta década tenga que ser la década de acción. Todos sabemos lo que hay que hacer, pero hay que hacerlo. No tenemos que esperar más tiempo. No tienen que morir más personas, no tienen que quedar más personas con una discapacidad. Precisamente hoy estamos aquí para compartir propuestas, cambios, para conseguir que la próxima década sea una década en la que tengamos una movilidad más segura, más sostenible y más saludable. Porque no olvidemos que detrás de nosotros vienen nuestros hijos y vienen nuestros nietos y depende de nosotros el mundo que le queramos dejar a cada uno de ellos. Tenemos que pensar mucho en todo esto. Hay planes nacionales, planes europeos y planes mundiales. Es cierto que

cve: DSCD-14-CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 6

en la década anterior, que acabará a final de este año y cuyos datos no conoceremos hasta el año que viene, ningún país ha conseguido los objetivos marcados. Pero he de decir que España ha conseguido cumplir —y hace tiempo— el más importante: el de reducción a la mitad del número de fallecidos. España es uno de los pocos. Cuando andábamos por más de 130 muertos por millón de habitantes, a principio de la década, ahora mismo somos los séptimos de Europa, y del mundo yo podría decir también. Son 37 personas las que fallecen por cada 100 000 habitantes. Siguen siendo muchos, para cualquier asociación, un fallecido es mucho, un lesionado es mucho, pero hemos hecho mucho entre todos. Esta es la clave, que trabajemos juntos, que juntos podemos, que no está solo el Gobierno, que no está solo el Congreso de los Diputados, no. Hay un tejido social muy importante, formado por instituciones, asociaciones y universidades que estamos para apoyar, que estamos para sumar, que estamos para ayudar a reducir estos siniestros viales, y, sobre todo, las tremendas consecuencias.

Otro de los cambios más importantes es la implicación que han tenido los medios de comunicación. Pero yo creo que algo que se hizo muy bien, creo que era por el año 2005, es que se nos puso a las víctimas en el centro, se nos puso en el centro de las políticas viales. Se nos convocó a todos los consejos, a venir a la Comisión, se nos tuvo en cuenta. No éramos uno más, éramos una entidad que podíamos sumar y dábamos cara, dábamos visibilidad a lo que había detrás de cada uno de esos números de los que siempre hablamos. No quiero enumerar las medidas de lo que ya se ha hecho, porque sería perder el tiempo, y sus señorías ya tienen mi comparecencia, porque se la remití por correo electrónico y supongo que les habrá llegado.

Está claro que si parte de lo conseguido ha sido posible —y, por favor, les voy a pedir que esto siga así— ha sido gracias al consenso de esta Comisión, ejemplo de Comisión en el Congreso de los Diputados. Creo que es la única Comisión con consenso desde su creación. Presidente, señorías, a mí me da igual el grupo parlamentario al que representen, a los ciudadanos del conjunto de España que representen, esto no tiene bandera, no tiene color político. Estamos hablando de vidas humanas, que puede ser la nuestra, la de nuestras familias, la de nuestros amigos, por tanto, que esta Comisión siga siendo la Comisión del consenso, ejemplo del Congreso de los Diputados, ejemplo para la ciudadanía de lo que debe de ser la clase política. Estamos, o están, perdónenme, a veces me incluyo, porque yo creo que también la sociedad tenemos que contribuir, no están ustedes solos, pero tenemos que contribuir todos a resolver los problemas de los españoles. Ahora son muchos, dejamos un poco en *stand by* los siniestros viales, pero sé que a nosotros no se nos va a olvidar y espero que a ustedes tampoco.

Si miramos los objetivos que marcó Europa en la década anterior, prácticamente podríamos decir que valen los mismos para la siguiente década. La verdad es que, Pere, Álvaro, me habéis pedido ayuda, pero yo cuando miraba a los de la anterior década, digo: repetimos. Mejora de la educación y la formación, ¿repetimos? Sí. Mayor cumplimiento de las normas de circulación, ¿repetimos? Sí. Mayor seguridad en las infraestructuras o mantenimiento de ellas, ¿repetimos? Sí. Vehículos más seguros, sí, y más asequibles para todos, que no sean solo para los de alta gama. Promoción del uso de tecnologías, fomentar la seguridad vial, sí. Mejorar los servicios de emergencia y atención a los lesionados, pues claro. Protección de los usuarios más vulnerables, han dado el dato, el año pasado, el 53% de los fallecidos eran personas vulnerables: motoristas, ciclistas y peatones. Por tanto, hay que poner mucho ojo en el entorno urbano, en la movilidad de los ciclistas, está claro que es muy eficiente, las bicicletas y los patinetes pueden ser eficientes, pero no saludables, porque no puede ser a costa de la seguridad. Se han aprobado medidas, director, lo sé, menos mal que ya tenemos un reglamento para los vehículos de movilidad personal, pero, ¿dónde está el casco obligatorio?, ¿dónde están los carriles segregados para que vayan seguros, patinetes y ciclistas? Yo soy constructiva, siempre dejaré mis peros de lo que queda por hacer, pero siempre con una sonrisa, aunque no se me vea.

La Unión Europea, por primera vez, marca algo muy importante, y no solo es reducir el número de personas que fallecen, es reducir también a la mitad el número de heridos graves. Esto es la primera vez que, en esta década, han pensado en nosotros también, que somos parte muy importante, porque somos multiplicados por cuatro. Ha dicho antes los datos el presidente, y es cierto que cada año entre 6000-9000 personas quedan heridas graves, y de estos, un porcentaje muy elevado con discapacidades permanentes. Por tanto, es un objetivo muy importante y muy ambicioso, que coincide con el 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Quién nos iba a decir que en febrero, que estábamos en Estocolmo hablando de la próxima década, de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, de seguridad vial, todos los ministros del mundo mundial, nunca mejor dicho, con el rey de Suecia, sin saber que a los quince días nos iban a confinar por una pandemia. Pero lo que quedó muy claro es que en esta Declaración de Estocolmo, que

cve: DSCD-14CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 7

luego ha asumido también Naciones Unidas, se quieren vincular los Objetivos de Desarrollo Sostenible, porque hay muchos relacionados con la seguridad vial, a la nueva década de acción para la seguridad vial. No solo los puntos 3 y 4, que se refieren a salud y educación, están muy relacionados con la seguridad vial, hay otros muchos, están el 8, el 10, el 11 y el 17. Nosotros ya nos hemos adherido con Naciones Unidas para cumplir con todo esto.

Lo bueno que tiene el último es porque habla de las alianzas, y esto se lo he dicho antes, señorías, no están ustedes solos, no lo van a estar nunca. Esto es una suma de alianzas. Yo, de repente, he empezado a pensar: Mar, ¿en cuántas alianzas está metida AESLEME? En el Foro Compromiso por la Educación Vial, la Comisión también está. El tercero está pendiente de tener una sala para poder reunirnos, íbamos a hacerlo en la Dirección General de Tráfico, pero esta Comisión está, junto a la DGT y junto al Ministerio del Interior, porque tenemos que decidir cómo dar la educación vial a nuestros niños en los colegios, en qué asignatura meterla, cómo hacer los contenidos y cómo meterlos en los libros. Cómo hacer formación a los profesores para que sepan dar a los niños, da igual en Sociales, que en Física, que en Química, en la asignatura que sea, lo importante es que sepan cómo darla. También está la Asociación Española de Seguridad Vial, recién creada, o AESVI, la Asociación Española de Seguridad Vial Infantil, o FESVIAL o la Global Allianz of ONG, que aquí estamos tres que pertenecemos a ella. Hay muchas alianzas y todos, como he dicho, sumamos.

Los retos de la nueva década me los voy a saltar, porque los tienen y porque el presidente los ha comentado todos, con lo cual, creo que no merece la pena.

¿Cómo vamos a conseguir todos esos objetivos que tan detalladamente han presentado ustedes en la declaración? Por cierto, permídenme si me equivoco, pero creo que es la primera vez que esta Comisión hace una declaración con motivo del Día Mundial de las Víctimas, extensa e intensa, no recuerdo otra ocasión. Sé que la DGT hace una declaración todos los años, pero para mí, permídenme mi desconocimiento, desde la Comisión creo que es la primera, lo cual se lo agradezco muchísimo a todas sus señorías.

¿Qué necesitamos para conseguir los objetivos de la nueva década, que también habéis marcado? Prioridad política, este tema hay que volverlo a poner en la agenda política. Pacto de Estado, cuánto cuesta, Dios mío, hacer pactos de Estado para cosas importantes, la educación tenía que ser uno de ellos y la seguridad vial, permídenme, no es un tema de barrer para casa, pero creo que sería algo muy importante que fuera un pacto de Estado también. Una legislación más ágil, ya hemos empezado con el cambio del reglamento, pero es que llevamos seis años para hacer un poquito de cambio en el reglamento y la ley de seguridad vial. ¿para cuándo?

Señorías, les pido que cuando les llegue aquí al Congreso vayan rapiditos, propongan todo lo que tengan que proponer, mejoren todo lo que tengan que mejorar, pero que no pasen cuatro años, pase otra legislatura, y tenga que decir que cuando les mando las propuestas a sus señorías de cada partido, os tenga que mandar las mismas propuestas porque no habéis cumplido nada de lo que habíamos mandado. Les pido un poquito de acción.

Sí que me gustaría, no sé si llamarlo agencia o cómo llamarlo, un cierto órgano que coordine a todos los ministerios implicados en la seguridad vial. Porque esto no es solo un tema de Interior, es un tema del Ministerio de Movilidad, del Ministerio de Sanidad, del Ministerio de Educación y del Ministerio de Industria. Si no hay una relación entre todos los ministerios de manera transversal, hay muchas cosas que no podremos sacar adelante.

Creo que lo dijo el presidente, invertir en seguridad vial no es un gasto, es una inversión, que va a llevar a que luego se ahorre mucho, que se ahorre en vidas perdidas, que se ahorre en las empresas en bajas laborales, que se ahorre en pérdidas humanas, que se ahorre en discapacidades, que se ahorre en la sanidad pública, porque van a tener que atender a muchas personas. Les puedo asegurar que este país va a ahorrar mucho con cualquier euro que inviertan en seguridad vial. Por mucho que digan, si esto no entra en los presupuestos, no se mejorarán las carreteras ni se mejorará nada, porque para todo se necesita dinero. Si queremos realmente conseguir este objetivo tenemos que seguir juntos. Aquí, como he dicho, no está solo el Gobierno, no está solo el Congreso de los Diputados, tienen a las comunidades autónomas, a los ayuntamientos, que también hacen una labor a través de sus policías locales y autonómicas; tienen a todos los cuerpos sanitarios, que están haciendo que la mejora de la salud de las personas que tiene una lesión sea mejor; tienen a un montón de entidades que trabajan en la investigación, en la formación; la empresa se ha incorporado al mundo de la seguridad vial, porque un tercio de la gente

cre_DSCD-14-CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 8

que fallece yendo y viniendo al trabajo o haciendo su trabajo muere por un siniestro vial. Las empresas ya se están moviendo, están haciendo planes de movilidad seguros.

A los mayores, no tenemos que perderles de vista. Europa nos marcó que la revisión en los centros de reconocimiento era demasiado larga, cada cinco años, prácticamente no se puede retirar el permiso a una persona mayor. Pero estaría bien, y entiendo lo de la Ley de Protección de Datos, que una persona mayor pudiera llevar la hoja de salud que le dé su médico de cabecera, que la pueda dar un médico de la institución pública que sea, en la que se indique qué medicación toma, si tiene algún tipo de patología o enfermedad, para que no sea solo la pregunta: ¿A usted le pasa algo? ¿Toma algo? Sí, no. Que esto se refleje y vuelva a renovar el permiso de conducción. Hay que cuidar a nuestros mayores.

Es cierto, como decía el presidente, que Aesleme ha cumplido treinta años. Uno nunca elige el año en que tiene que cumplir años, ¿verdad? No ha sido el mejor año para cumplir años, está claro que no hemos podido celebrarlo, pero da igual, lo celebraremos en el año 2031, en el 2032 o en el 2033, pero sus señorías ya me conocerán y espero verlos a todos en la gran fiesta que organizaremos —porque pasará lista—. Les puedo asegurar que lo celebraremos, porque en este país, dentro de poco, tendremos que celebrar muchas cosas que hemos dejado de celebrar.

Cuando Aesleme se fundó morían en estas carreteras más de 9400 personas. Es cierto que ahora —lo ha dicho el presidente— solo han fallecido 1775, solo han fallecido. Es que cada muerto es mucho. Siempre dice el ministro que estos datos son menos malos, pero siguen siendo malos, porque siguen siendo personas que no están aquí. Por tanto, creo que debemos seguir hablando de cero víctimas. Tiene que ser un objetivo en la década que esté reducido a la mitad, pero tengamos en nuestra mente que pronto podríamos llegar a cero víctimas, sobre todo, ¿dónde? En nuestras ciudades. Si calmamos el tráfico, y ya se va a calmar a 30 kilómetros por hora, ¿cómo no vamos a ser capaces, con unas velocidades más bajas, de convivir con vulnerables, con autobuses, con furgonetas o con coches y que, aunque haya un siniestro, no haya heridos graves o fallecidos? ¿No vamos a ser capaces de conseguir eso? Para eso, director, necesitamos el casco en bicicletas y en patinetes. Se lo vuelvo a repetir, porque si no, no haber venido. Perdonadme, sé que estoy en la Cámara...

El señor **PRESIDENTE**: Lleva ya diecinueve minutos.

La señora **DIRECTORA DE LA ASOCIACIÓN PARA EL ESTUDIO DE LA LESIÓN MEDULAR ESPINAL, AESLEME**: Ya le dije, señor presidente, que para mí esto de hablar poco es más complicado que hablar mucho.

Voy a acabar diciendo, simplemente, que creo que no somos conscientes de que a nosotros nos puede pasar. La campaña primera de Aesleme, que lleva 30 años, se llama Te puede pasar. Quiero que sus señorías piensen que a ellos les puede pasar, porque todos ustedes son peatones, son ciclistas, son conductores o pasajeros. Les puede pasar a ustedes, a su familia, a sus hijos o a sus amigos. Todos podemos hacer algo para mejorar las cosas. ¿Eso qué quiere decir? Que ustedes pueden decirle a alguien cuándo no debe coger un coche si ha bebido; ustedes pueden decirle a alguien que no coja esa llamada de teléfono si va conduciendo porque no es importante, porque no hay nada más importante que la vida y porque la vida cambia en un segundo.

Sus señorías me ven aquí tan dicharachera o tan normal, entre comillas, después de treinta y tres años en una silla de ruedas, pero a mí me cuesta mucho trabajo llevar la jornada que llevo, con la sonrisa que intento llevar, con dolor todo el puñetero día —perdón; eso no lo ponga—, intentando sumar y mejorar las cosas, porque yo sé que todos podemos trabajar juntos y podemos conseguirlo.

Aesleme la fundaron médicos. Aesleme se ha centrado prácticamente en exclusiva en la educación y en la prevención. Cuatro millones de niños y de jóvenes han pasado por nuestras manos. Me hubiera gustado que fuera toda la sociedad española, pero no nos llega. Seguiremos trabajando para llegar a todos los niños y jóvenes españoles, también a los mayores, también a las empresas, también a los que pierden puntos y también a los que están en la cárcel, porque creo que todos son colectivos a los que debemos llegar.

Me voy a saltar el resto y voy a terminar, porque no quiero que me regañen. Cuando termine esta pandemia, que no hemos podido evitar, espero y deseo que retomemos estos objetivos que tenemos para la nueva década con ilusión y con compromiso. Todo nuestro esfuerzo merece la pena, porque estamos hablando de vidas humanas, porque nos jugamos nuestro presente y nos jugamos el futuro. Ruego a sus señorías que esta Comisión siga siendo un ejemplo de consenso. Se puede trabajar por la ciudadanía, se puede trabajar todos juntos, se puede poner en el centro a las víctimas, en este caso, de los siniestros viales.

ove: DSCD-14-CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 9

Gracias por su tiempo. Perdóneme si me he excedido, pero les pido que, por favor, continúen con su compromiso para mejorar la seguridad vial en España, y que sigan siendo el ejemplo de esta Cámara, porque para mí lo son y quiero que lo sigan siendo.

Muchas gracias. (Aplausos).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, Mar, por tu intervención, por tu trabajo y por tu constante ejemplo diario. El trabajo que hacéis es muy importante, como el del resto de asociaciones.

— **DEL SEÑOR VICEPRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE AYUDA Y ORIENTACIÓN A LOS AFECTADOS POR ACCIDENTES DE TRÁFICO, STOP ACCIDENTES (MUÑOZ GONZÁLEZ). (Número de expediente 219/000319).**

El señor **PRESIDENTE**: Comparece a continuación Stop Accidentes. Es una asociación ciudadana fundada, si no me corrige su vicepresidente, Fernando Muñoz, hace veinte años por familiares y amigos de víctimas de siniestros de tráfico. Trabajan en la prevención, fomentando la movilidad sostenible y segura, con el objetivo de erradicar la pandemia, como decía Mar, de los siniestros viales.

Muchas gracias, Fernando, por tu comparecencia. Cuando quieras, tienes la palabra.

El señor **VICEPRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE AYUDA Y ORIENTACIÓN A LOS AFECTADOS POR ACCIDENTES DE TRÁFICO, STOP ACCIDENTES (Muñoz González)**: Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señorías. Gracias, director general de Tráfico y a todos los presentes por darnos esta ocasión de poder dirigirnos a ustedes, que son los que, al final, legislan y los que deberían hacernos el mundo mejor. Antes de nada, quiero excusar a nuestra presidenta, Ana Novella, que, por razón de que ella vive y trabaja en Valencia, no ha podido desplazarse hasta aquí por temas laborales y, sobre todo, por la pandemia de la COVID-19. En cualquier caso, yo voy a intentar representarla y representar a Stop Accidentes.

Gracias, señor presidente, por la declaración que nos ha hecho en esta Comisión. Evidentemente, para nosotros es muy importante, como decía Mar, que la Comisión nos reconozca en el Día Mundial en Memoria de las Víctimas de Accidentes de Tráfico. Para nosotros es un día muy importante porque recordamos a las personas que han fallecido, que han quedado gravemente heridas ya de por vida, como Mar nos ha contado, que, por desgracia, hay muchísimas personas que quedan así después de un siniestro vial. Como Mar ha insistido, hablemos de siniestros viales y no de accidentes. No lo voy a decir más.

Es verdad que nosotros cumplimos justo este día mundial, este 15 de noviembre, los veinte años. Ha sido la casualidad. La asociación se creó un 15 de noviembre del año 2000 por unas familias que habían perdido a sus hijos en la carretera, en las vías. En estos veinte años la asociación está luchando por intentar mejorar la seguridad vial. Evidentemente, para eso se creó, porque nosotros no podemos recuperar ya a nuestros seres queridos o a los que han quedado gravemente heridos para siempre, pero sí que intentamos que esto no les ocurra a otros. Les aseguro, señorías, que esto es lo peor que les puede pasar, no les quepa ninguna duda. No sé si alguno de ustedes ha tenido la desgracia de vivir esta situación, que por supuesto a nadie se la deseo, porque esto es lo peor que puede pasar. Esto es tremendo. Yo de mi hijo me acuerdo todos los días.

La ONU ya declaró el día mundial en 2005. Por lo menos que una vez al año la sociedad piense en estas personas que han fallecido, que han quedado gravemente heridas de por vida. Como digo, yo pienso todos los días en mi hijo y entiendo que Mar piensa todos los días en su siniestro y el resto de las personas que sufren esta lacra, porque esta es otra lacra, todos los días estamos en ello.

Como ya hemos dicho aquí, evidentemente, la violencia vial es una pandemia que tiene vacuna, porque estamos todos muy preocupados con la COVID-19, como no podía ser otra manera, puesto que está muriendo muchísima gente en el mundo, de hecho, ya se ha superado el millón de personas muertas en el mundo por la COVID-19. Hace dos días que nos han dicho que la vacuna parece ser que llega y estamos todos muy alegres, pero es que en seguridad vial mueren, como bien ya se ha dicho, más de 1350000 personas al año en el mundo, según dice la Organización Mundial de la Salud, porque no lo dice Stop Accidentes, ni Aesleme ni lo dice ninguna asociación. Para esta pandemia de violencia vial realmente hay una vacuna que existe desde hace mucho tiempo, pero, por desgracia, no la queremos aplicar. Entonces, por favor, pensemos en ello. Apliquémosla porque es la única forma de que esto mejore. Esta vacuna es que usemos el sentido común, que cumplamos las normas, que para eso tenemos una

cve: DSCD-14-CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 10

Dirección General de Tráfico que dicta unas normas y que hay que cumplirlas. Evidentemente, aquellos que no las quieren cumplir tendrán que tener unas sanciones, pero esas sanciones tienen que ser todavía más duras, señor director general de Tráfico. Es verdad que se ha aprobado esta semana unas medidas que llevamos pidiendo desde hace mucho tiempo, calmar el tráfico, el tema de los móviles, etcétera. Claro que sí, hay que hacerlo, porque si entre todos no somos capaces de concienciar, tiene que haber una institución, tiene que haber unas medidas que nos obliguen a hacerlo, y aquel que no quiera cumplirlas tendrá que estar apartado de la sociedad. No podemos estar conviviendo con el que no quiere cumplir normas y con el que no quiere compartir con todos los demás el espacio y la vida, porque al final estamos compartiendo la vida.

Como decíamos, desde Stop Accidentes, echamos en falta en la declaración que nos ha leído el señor presidente un cierto compromiso, que yo sí se lo pido a ustedes porque, evidentemente, sin ustedes, esto no funciona, porque ustedes son los que legislan. Nosotros podemos clamar en el desierto, podemos ir a dar muchos testimonios, podemos ir a concienciar a los cursos de sensibilización y recuperación de puntos, podemos hacer muchas cosas, pero, al final, la legislación que luego tienen que aplicar los jueces la hacen ustedes. Señorías, tienen que entender la necesidad de legislar la violencia vial, de luchar contra la violencia vial, porque tenemos que hablar de violencia vial, como muy bien dice el ministro Marlaska, claro que sí. En todos los casos, incluso en aquellos en los que no hay una persona determinada que haya provocado esa violencia, cualquier muerte en tráfico, cualquier gran herido es violencia, porque esto es algo traumático, es algo que nadie está esperando, por supuesto; luego, es violento. Siempre es violencia vial. Por desgracia, la violencia vial queda un poco de lado. Por eso Stop Accidentes —todos ustedes las tienen, porque ya se las he mandado— pide una serie de medidas para 2020, que, por desgracia, como bien decía Mar, son medidas que vamos añadiendo año tras año; hay algunas que caen del documento y ponemos otras nuevas, pero muchas de ellas están ahí y no logramos que se quiten. Por desgracia, Mar, por mucho que llevemos luchando, vosotros ya treinta años, Paz lleva luchando por ello ya cincuenta años, es verdad que, al final, no logramos que algunas de ellas se caigan de la hoja.

Dentro de esas medidas que nosotros les proponemos a ustedes, que intentamos siempre reunirnos con ustedes para dárselas, para que, por lo menos, nos escuchen, a ver si somos capaces de que alguna se aplique, haciendo un poco de resumen porque el tiempo se va rápido, está la creación de una Secretaría de Estado para todas las víctimas de violencia. Ojo, las víctimas de violencia no solamente son de determinadas violencias, como puede ser el terrorismo o la violencia de género, que por supuesto hay que atenderlas, claro que sí, faltaría más, pero es que las víctimas de violencia vial también existimos, también estamos ahí. ¿Qué pasa? Que las víctimas de violencia vial somos el patito feo de las víctimas porque es así. No hay una secretaria que nos acoja ni hay nada que nos permita llegar a ello. Por ejemplo, cuando se aprobó aquí, en el Congreso de los Diputados, el Estatuto de la Víctima del Delito, en 2015, no tenía presupuesto, no tenía medios ni tenía nada. Con lo cual, queda muy bonita una ley, un papel, un tal, pero, si no tiene un desarrollo y unos presupuestos es complicado. Pero es que, además, en ese Estatuto las víctimas de violencia vial prácticamente no existimos porque hay muchos delitos o hay muchas circunstancias en la violencia vial que no son ni delito porque, por desgracia, las leyes están así marcadas. Por eso yo les insisto tanto a ustedes que, por favor, tengan en cuenta la violencia vial, que tengan en cuenta a las víctimas, porque hay muchos casos de personas que han provocado violencia vial, han provocado muertes, y al final no tienen prácticamente ningún castigo. Hace unos meses se juzgó en Gerona el caso de una niña a la que habían matado y la madre había quedado gravemente herida. Después de pasar cuatro años de aquel siniestro, el juez determinó que había sido una cosa circunstancial. La persona que había matado a esta niña, por cierto, después del siniestro, huyó y cuando lo cogieron lo encontraron en el bar del pueblo y llevaba alcohol. El juez dijo que a lo mejor cuando conducía no tenía alcohol, que lo tuvo después. El caso es que esta persona, después del juicio, después de cuatro años, el castigo que ha tenido ha sido una multa de 900 euros, nada más. Esa madre ha perdido una niña, esa madre ha quedado gravemente herida. Esto no puede permitirse, señores diputados.

Señorías, yo les pido que esto no se repita, porque está claro que nosotros no queremos meter en la cárcel a la gente, pero sí queremos que también las leyes eduquen porque, cuando alguien sabe que tiene un castigo gordo, es posible que actúe de otra forma o, por lo menos, se lo piense más. En cambio, en tráfico, por desgracia, las penas son muy bajas y, entonces, permítanme que lo diga, sale muy barato matar. Es lo más barato que hay, porque en el máximo la pena que te va a caer va a ser de cuatro años, y eso si vas con droga o con alcohol, que afortunadamente se ha conseguido hace poco que sea un agravante y no un eximente como era antes. Antes ibas borracho, matabas a alguien y, como ibas

ove: DSCD-14CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 11

borracho, no sabías lo que hacías. Por favor, todos sabemos que, si bebo, me drogo y cojo un vehículo, puedo causar muertes, puedo causar un siniestro grave. Les pido a ustedes, como legisladores, ya que son los únicos que lo pueden hacer, porque ni Mar ni el resto de las asociaciones, ni nosotros podemos hacer estas cosas, que hagan bien su labor y la hagan en este sentido para que nos ayuden a todos. Insisto, o lo hacemos entre todos o esto no mejora. Además, es que el concurso tiene que ser de todos. Nosotros, como asociación civil, podemos hacer, podemos proponer, podemos ayudar —ayudamos, como siempre, a la DGT, ayudamos al Congreso, ayudamos al Senado, ayudamos a todas las instituciones para que esto funcione mejor—, pero al final son ustedes los que deciden y los que hacen cosas.

Evidentemente, un tema que tenemos claro es que debería haber una red de atención integral para todas las víctimas. Estas redes, las oficinas de atención que la DGT intentó poner, fueron un parche. Realmente las han quitado porque no valían para nada. Ahora mismo, hay unos centros y unas entidades, tanto en algunos ayuntamientos como en los juzgados, que se dedican a atender a las víctimas. Deberíamos tener eso en cuenta para que, de alguna forma, todas las víctimas estemos atendidas, porque, al final, todos somos víctimas, señorías. Esto es así. ¿Una persona o una familia que pierde a una persona por un atentado terrorista van a sufrir más que una persona que la pierde en la carretera? Evidentemente no. Yo he perdido a mi hijo, y si lo hubiese matado una bomba, estaría igual de mal que ahora porque ha muerto en la carretera. Esto es así. Entonces, como es así, yo les pido a ustedes que, por favor, nos ayuden, protéjannos a las víctimas porque, si no, insisto, sin el apoyo de ustedes, esto no se puede hacer.

Nosotros tenemos ya un cáncer para toda la vida porque al final Mar tiene unos problemas y las personas que han sufrido un siniestro tienen un problema de por vida, pero también los que hemos perdido a un familiar. Es un cáncer que no tiene cura. No hay medicina. No hay una operación que nos arregle. No hay nada. Ustedes son los que nos tienen que ayudar, por favor. Para ello, pedimos escuchar, ayudar y orientar a las víctimas y a sus familiares, no solo en el momento en el que ha ocurrido el siniestro, sino, por supuesto, a lo largo de la vida. Es verdad que los seguros cubren una serie de problemas iniciales, pero es que, cuando una persona queda malherida, queda así para siempre y, además, va a ir a peor. A lo largo de su vida, cada vez va a tener más problemas, cada vez va a tener más dificultades. Luego, no me vale con que hace diez años me indemnizaran con una cantidad que, a lo mejor, me supuso arreglar mi casa y poco más, porque tampoco es que las indemnizaciones me permitan vivir toda mi vida bien, sino que, a lo largo del tiempo, voy a necesitar medicinas, que muchas veces no me la van a pasar, voy a necesitar tratamiento de fisioterapeutas, que me los voy a tener que costear porque, al final, como eso ya pasó o en este momento no se declaró que había ocurrido otra cosa, no me lo cubren. En el momento en que ocurrió tu siniestro un forense determinó que te habías roto una mano, pero del pie y de la cabeza no dijo nada. Al cabo de cinco años, resulta que mi cabeza y mi pie están fatal y es consecuencia de aquello. Eso también debería incluirse. Por eso, ese seguimiento a las víctimas y a las familias debería hacerse a lo largo del tiempo, no solamente en el momento en que ha sucedido el siniestro.

Nosotros también pedimos que, para esa información y atención a todas las víctimas, insisto, de todos los tipos de violencia, haya una página web única, donde haya un número de teléfono único, donde cualquier persona sepa dónde tiene que acudir cada vez que pase algo, no como ahora, que, al final, nos perdemos todos. Gracias a que los medios de comunicación o Internet están ahí, empezamos a buscar a ver quién nos puede atender. Creemos que es muy importante que eso se legisle y que se tenga en cuenta.

Se ha hablado del tema de educación. La educación vial es fundamental, debe ser transversal, integrándose en una educación en valores, formar parte del currículo escolar a lo largo del proceso educativo y durante toda la vida porque, evidentemente, esto lo tengo que ir aprendiendo toda mi vida. No puede ser que me saque el carné de conducir y ya no vuelva a hacer ningún control. Voy renovando mis facultades en los reconocimientos médicos periódicos, pero no renuevo mis conocimientos. Creemos que a lo largo del tiempo deberíamos hacer una formación teórica a la vez que hacemos una renovación del permiso.

Se ha hablado antes también de la renovación del carné de conducir y, evidentemente, este es un tema muy importante, porque es cierto que la DGT tiene unas competencias sobre los centros de recuperación de puntos, pero la DGT tiene una competencia administrativa, no tiene una competencia sanitaria. Al final, estamos hablando de temas sanitarios porque esa persona que llega a la DGT con un certificado diciendo que es apta para conducir, si es verdad que tiene unos problemas físicos, psíquicos, mentales, que no se han determinado, estamos poniendo en marcha una posible bomba que puede estallar en cualquier momento. Por eso queremos que este tipo de reconocimientos y estos centros, como ya pidió Stop Accidentes legislatura en el XIV Foro contra la Violencia Vial del año pasado, dependan de

cve: DSCD-14-CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 12

la autoridad sanitaria, que no dependen de la DGT. A la DGT lo único que le interesa es si yo soy apto o no y no qué me pasa. Ahí eliminaríamos, además, también los temas de protección de datos, porque ahora mismo Sanidad no quiere dar información a la DGT porque esto es protección de datos. No, mire, usted, no me diga qué le pasa a un fulano; dígame si es apto o no apto y se acabó. ¿Por qué es así? Usted sabrá, que es que la autoridad sanitaria. La DGT no tiene por qué saber esa información.

Esta es una cosa que, en aquel momento, tanto don Pere Navarro, que estuvo acompañándonos en el foro, como nos ha acompañado en todos los foros que llevamos haciendo, como el fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, el subsecretario de Sanidad, que estaba presente en aquel foro, las autoridades sanitarias madrileñas, el Ministerio Sanidad, todos estábamos de acuerdo allí en que esto había que hacerlo. Aquello fue hace más de un año, fue en 2019. Ahora más o menos ha hecho un año que se hizo el foro. Es cierto, y lo sé porque la DGT me lo comentó, que se está haciendo un grupo de trabajo entre Sanidad y la DGT. Yo creo que eso se ha quedado ahí muerto. Es verdad que con la pandemia se han quedado muertas o paradas muchas cosas. Yo pediría que eso se ponga en marcha y que ustedes también intervengan para que eso se complete, porque al final todo eso acaba llegando aquí, como va a llegar lo que ha aprobado el Consejo de Ministros hace unos días, y ustedes son los que tienen que darle el visto bueno y seguir o no.

También deberíamos ocuparnos mucho de la formación de los formadores, porque, como decíamos antes, esto tiene que ser a lo largo de toda la vida, pero es que los educadores luego van a educar en las universidades. La seguridad debería estar no solamente en la etapa inicial, sino que esas personas que luego van a educar a los niños y a los mayores también tengan esa formación para que, evidentemente, lo sientan y lo vivan, porque, si no, no llegamos a nada. Por tanto, debería haber un título homologado también para los formadores de seguridad vial, una titulación de Formación Profesional que sea específica para profesores de formación vial.

En cuanto a la justicia, evidentemente, todos exigimos una justicia inmediata, preventiva y eficaz que incida sobre un comportamiento responsable y sobre la reeducación de conductas peligrosas, porque la reeducación es muy importante, pero la justicia tiene que actuar. Señores diputados, si ustedes, por desgracia, tuviesen que pasar por estos trances, si esto les ocurriese a uno de ustedes, seguro de lo verían con otros ojos. Es así. Hasta que mi hijo no murió, tampoco pensaba mucho en estas cosas, pero evidentemente esto es duro. Ustedes, que son los que tienen tomar medidas y los que pueden aprobar o no a probar cosas, son los que tienen que estar concienciados con esto.

Nosotros creemos que deberían crear juzgados especializados en delitos viales para que se permita la aplicación contundente del Código Penal. Ahora mismo, esos juzgados están compuestos por miembros de distintos ámbitos. Hay quien puede estar más especializado en temas de seguridad vial, hay quien no, y al final ocurre como con esta sentencia, que un juez decide que uno que ha matado a una niña tiene una multa como si hubiese aparcado mal. Esto no puede ser. Por eso pedimos estar en las escuelas de formación de los jueces también para que nos vean, que nos pongan cara, igual que nos pone cara la DGT y la Guardia Civil de Tráfico en sus escuelas de formación a los profesionales que van a salir a la carretera; nos llaman para que nos pongan cara y les hablemos. Los jueces, fiscales y el mundo de la judicatura, deben ponernos cara y asumir que estas cosas son de verdad, son reales y están ahí. Además, es verdad que nos puede pasar a todos, pero muchas veces se disculpa. Es que nos puede pasar a todos. A ver si mañana yo me tomo dos copas, mato a alguien y tengo que ir a la cárcel. Es que precisamente como nos puede pasar a todos, todos tenemos que ser muy conscientes y todos tenemos que evitar coger el coche si hemos bebido o si nos hemos drogado. Cada cual que haga lo que quiera con su vida, pero luego no cojas el coche y te pongas a conducir, porque está claro que eso es una bomba explosiva y se acaba, como todos los días ocurre, por desgracia, matando gente.

Por otro lado, también nos interesaría mencionar la Ley Enjuiciamiento Criminal porque en el Código Penal, al final, hay homicidios que acaban quedándose de lado y no entran ni al sistema penal. Evidentemente los jueces tienen mucho trabajo y los juzgados están muy llenos, y un juez dice: Esto es de tráfico y lo manda el Código Civil, cuando realmente puede haber homicidios, puede haber personas que han fallecido. Por lo menos, ya que hemos sido víctimas, que la justicia nos ayude a reparar eso y a sentirnos protegidos, porque, como evidentemente se ha dicho en esta Cámara, nos tienen que proteger. Ustedes están aquí, va a protegernos. Nosotros lo que pedimos es que eso sea así.

También quiero hablar de la Ley del Menor. Ahora mismo, según la Ley del Menor, los delitos de tráfico en los que se ha causado una muerte a alguna persona o en los que ha quedado malherida no llevan aparejado el ingreso en ningún centro de internamiento para el menor; además, cuando llega a los

ove.DSCD-14CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 13

dieciocho años se borran los antecedentes y se parte de cero. Con lo cual, ese menor, a lo mejor, ha tenido la suerte de tener una familia o de tener un entorno, que le ha rehabilitado o no y resulta que llega a los dieciocho siendo un peligro tremendo para la sociedad porque no se ha puesto ninguna medida anterior ni se va a poner tampoco después. Si ese menor ha provocado muertes, ha provocado unas lesiones graves, creemos que debe, por lo menos, entenderse que hay que intentar habilitarlo. No se le puede dejar libre y decir: Bueno, pues, oye, que tus padres te cuiden. A ver si hay suerte y eres bueno de aquí en adelante. No, eso hay que modificarlo.

También creemos que la ley se debe modificar en cuanto a los reincidentes para esa reeducación sea mejor. No puede ser que la gente caiga, haga un curso de sensibilización, de orientación, de recuperación de puntos y vuelva a estar ahí, en la circulación. Nosotros —lo vemos cuando vamos a los cursos de sensibilización— nos encontramos con personas que ya han estado unos meses antes con nosotros. Le dices: ¿Tú qué haces aquí? Te contestan: No, es que resulta que, bueno, que es a mí siempre me cogen. Estos de Tráfico son la repera y siempre me cogen. Te cogen porque vas a una determinada velocidad, porque has bebido, porque vas drogado o por algo; no lo hagas. Lo de los reincidentes tienen que trabajarlo.

Las infraestructuras son muy importantes también, porque, evidentemente, el factor humano es fundamental. Al final, todos tenemos que tomar decisiones cuando somos peatones, cuando somos ciclistas, cuando somos motoristas, cuando vamos con nuestro vehículo, pero también hay un pilar humano en las infraestructuras. Las infraestructuras también las manejan personas y las deciden personas. Las infraestructuras deben tener una auditoría de construcción, mantenimiento y señalización de carreteras, con un registro central y público de auditoría realizada para su seguimiento, para saber cómo están hechas, cómo están construidas y cómo se están manteniendo.

En cuanto al diseño de carreteras, tienen que ser carreteras preventivas y paliativas, con especial atención a la red secundaria. La vía —eso se lo agradezco mucho a don Pere Navarro, que ya lleva mucho tiempo diciéndolo— no me tiene que estar esperando para que, cuando yo me equivoque, porque soy persona y me puedo equivocar, me siegue la cabeza y me provoque la muerte. Mi hijo murió, en concreto, contra un pilar en una vía, en la carretera de Extremadura, una autovía, con dos carriles en cada sentido, donde no debería pasar nada. Ese pilar en la mediana, donde mi hijo se metió contra un pilar que soporta un puente que cruza la vía, no tiene ninguna protección. Señorías, eso es una ratonera, porque a un lado está el carril contrario, donde no se puede entrar; al otro lado ya estaba el guardarrail y, en el centro, está el pilar. El que entra ahí se mata. Eso no puede ser, eso hay que evitarlo. Por eso las infraestructuras hay que cuidarlas mucho y hay que protegerlas. Eso tiene que estar también por ley. Tienen que ser ustedes quienes fuercen que esas cosas se hagan.

El señor **PRESIDENTE**: Ya llevamos los veinte minutos. Tiene que terminar.

El señor **VICEPRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE AYUDA Y ORIENTACIÓN A LOS AFECTADOS POR ACCIDENTES DE TRÁFICO, STOP ACCIDENTES** (Muñoz González): Acabo rapidísimo.

En cuanto a las infraestructuras, las autopistas y las autovías hay que mejorarlas; consolidar y asentar las directivas europeas, que para eso las tenemos; incrementar la seguridad de los colectivos vulnerables, evidentemente hay colectivos que van muy cercanos a la vía y se van saliendo; movilidad sostenible, también pedimos una Secretaría de Estado de Movilidad. Como antes ya se ha dicho, a final, la movilidad está muy desparramada por muchos sitios y no puede ser que unos digan una cosa, otros digan otra, y digan que están poniéndose de acuerdo. Nosotros creemos que esa Secretaría de Estado de Movilidad podría ayudar apostando a integrar en la DGT a otros organismos y a otros ministerios que tienen esas competencias, porque la movilidad sostenible debe estar incluida en todos los programas de ustedes, en todos los programas de los partidos, en todos los programas electorales y en los debates parlamentarios importantes —en el de investidura, en el del Estado de la nación—, porque en esos debates es importante que se hable de estos temas, porque de lo que no se habla no existe. Por eso pedimos incrementar, como hemos dicho, la seguridad de las vías y de los colectivos vulnerables.

En cuanto a las nuevas tecnologías, ya hemos hablado aquí de este tema. Claro que sí, hay que entender que todos esos sistemas que ya existen, que ya están ahí, que no son el futuro, que se apliquen y todos aquellos vehículos que se vendan en España que los tengan, porque eso hacen otros países. Aquí no se vende un vehículo que no tenga esas características —eso hay que meterlo— e incluir cajas negras. Las cajas negras del vehículo nos ayudarían en todos los siniestros para poder evaluar mejor.

cve: DSCD-14-CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 14

El etilotest es muy importante para aquellas personas que ya han recaído, que se les ponga. Es más, yo iría más allá y no solamente a los reincidentes, si no que se lo pondría, en general, a todos, para que cuando queramos arrancar un vehículo que lo tengamos.

Todas estas medidas que les hemos mandado y que tienen ustedes son un análisis de la realidad, de la lógica de estudios sobre las causas de la siniestralidad y experiencias implantadas con éxito en otros países. Su aplicación depende, sobre todo, de que haya una voluntad política y decidida a ponerlas en práctica. Aquí es donde ustedes entran totalmente en juego. Todos dependemos de ustedes. Si ustedes no tienen una voluntad política, si no quieren entender que eso es un drama, es una pandemia que se puede solucionar, esto no lo haremos. Por eso solicitamos a los políticos rigor y voluntad de cambio. Sobre todo, como bien se decía antes, esta Comisión, afortunadamente, tiene una sensibilidad hacia un tema que a todos nos atañe, que a todos nos puede afectar, y es verdad que este consenso que aquí se consigue, estas buenas prácticas que aquí se ven, nos gustaría a todos verlas en el Congreso cada vez que hay una intervención, porque, por desgracia, la imagen que se da hacia los ciudadanos no es la correcta y yo les agradezco a ustedes también esto.

Señor presidente, muchas gracias a todos por habernos escuchado, muchas gracias por invitarnos a esta sesión y aquí estamos, como siempre, para lo que ustedes quieran.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, Fernando, por tu esfuerzo de síntesis. Yo sé que no es mucho tiempo, pero habíamos optado porque compartierais algunas asociaciones, las cuatro, y no había otra posibilidad de organizarlo con más tiempo. Tendremos la ocasión, a lo largo de la legislatura, seguramente, de seguir escuchando, porque esa es nuestra intención.

— DEL SEÑOR DIRECTOR DE LA FUNDACIÓN A VÍCTIMAS DE TRÁFICO (GARCÍA FERNÁNDEZ-CARO). (Número de expediente 219/000320).

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, comparece la Fundación A Víctimas de Tráfico, Domingo.

La Fundación A Víctimas de Tráfico es una organización más joven, nacida en 2013 para apoyar a las víctimas y a los familiares, especialmente en la fase aguda del accidente, y para remover los obstáculos que existen para la correcta y rápida recuperación del lesionado por accidente de tráfico y su familia. En su nombre, tomará la palabra su director, Domingo García.

Muchas gracias, Domingo, tuya es la palabra.

El señor **DIRECTOR DE LA FUNDACIÓN A VÍCTIMAS DE TRÁFICO** (García Fernández-Caro): Desde la Fundación A Víctimas de Tráfico queremos agradecer a la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados la oportunidad de dar voz a las víctimas de accidentes de tráfico y sus familias mediante la participación de nuestra fundación en la declaración institucional con motivo del Día Mundial de la Memoria a las Víctimas de Accidentes de Tráfico que se conmemora, como todos saben, el próximo 15 de noviembre y cuyo objetivo es proporcionar una plataforma a las víctimas de accidentes de tráfico y a sus familias para recordar a todas las personas muertas y heridas de gravedad en las carreteras, reconocer el trabajo crucial de los servicios de emergencias, llamar la atención sobre la respuesta legal a las muertes y lesiones culposas en la carretera, abogar por un mejor apoyo a las víctimas de tráfico y sus familias y promover acciones basadas en evidencias para prevenir y, eventualmente, detener más muertes y lesiones por accidente de tráfico.

Como decía el señor presidente, la Fundación A Víctimas de Tráfico se constituye en el año 2013 por un grupo de personas, que, comprobando, objetivamente, la desatención, desorientación e incluso el desamparo que, en general, padecen las personas accidentadas de tráfico y sus familias, deciden organizarse para prestar ayuda a las personas accidentadas y a sus familiares. Aunque las labores de prevención, sensibilización, información y formación siempre van implícitas en nuestra acción social, la Fundación A Víctimas de Tráfico está concebida para la intervención gratuita, presencial y profesionalizada con las víctimas y sus familiares, una vez que ha ocurrido el accidente. Este es nuestro objetivo, nuestro fin y, por tanto, nuestro campo de actuación directa.

Víctimas, para nosotros y para todos, son las personas fallecidas, las personas que sufren secuelas psicológicas y algún tipo de daño, bien con carácter temporal, bien de forma permanente, y las personas perjudicadas indirectamente, como familiares y allegados. No podemos olvidar que, según datos

ove.DSCD-14-CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 15

de UNESPA, cada persona fallecida deja una media de cuatro personas afectadas indirectamente: progenitores, cónyuge, hijos, hermanos.

Nosotros queremos personalizar, a través, por ejemplo, de José Miguel, que es un chico de 34 años que volvía con su novia de estar en casa de unos amigos. Había realizado el trayecto innumerables veces. No había bebido —así lo confirmó el test de alcoholemia— y, de repente, en un segundo, otro vehículo le alcanzó lateralmente y le dejó empotrado en el quitamiedos. Solo recuerda a su pareja sangrando con la que estaba intentando formar una familia. No hubo tiempo de reacción, tampoco había alcohol ni drogas de por medio y simplemente estaba en el lugar y en el momento en el que su vida cambiaría para siempre, porque, desde hace un año, está elaborando uno de los duelos más complejos que una persona puede vivir.

A través de nuestro equipo de psicólogos y psicólogas, nuestro trabajo consiste en que las propias víctimas compartan sus emociones, miedos e incertidumbres en los días críticos de hospitalización y, posteriormente, tras el alta hospitalaria. Empatizamos con el enorme estrés que representa esta situación y que puede ser considerada, sin temor a equivocarnos, una de las más traumáticas para ellos y sus familias. Trabajamos, presencialmente, desde la colaboración con las instituciones públicas y privadas en una atención que actualmente no existe y que pretende cubrir determinados ámbitos de necesidad vital en los momentos que más se necesitan, complementando la primera necesidad de atención, como es la sanitaria, para abordar la visión y atención integral del problema que necesitan las víctimas de accidentes de tráfico y sus familias.

En primera instancia, damos respuesta a la necesidad de las víctimas de satisfacer sus necesidades afectivas y emocionales y a recibir apoyo emocional para superar la situación. La principal necesidad psicológica de las personas que han sufrido un accidente es la de sentirse acogido y querido. ¿Qué ocurre mientras las familias están esperando en un hospital, poniendo en las manos del personal sanitario la vida de quién más ama? ¿Alguien se para a pensar en los menores? ¿Cómo se les da la noticia? ¿Hay un espacio de despedida? ¿Se les escucha? ¿Los hospitales y, sobre todo, el personal sanitario están preparados para gestionar tan alta carga emocional?

La mayor suerte con la que podemos contar en la Fundación A Víctimas de Tráfico es el apoyo y la colaboración de un personal sanitario tan humano que lucha cada día por mejorar la atención que se les brinda a sus pacientes y que, además, cada vez se va comprendiendo más que esa atención no puede ser solo médico-sanitaria, sino que debe seguir un modelo biopsicosocial, y por ello, se hace necesaria una estrecha colaboración entre los hospitales y nuestra fundación, con el fin de conseguir mejorar la calidad asistencial a las víctimas por accidente de tráfico en todos sus ámbitos.

El apoyo emocional que realizamos a las víctimas y a las familias resulta crucial para que empiecen a ordenar su mundo. Estar ahí acompañándoles, mientras los sanitarios trabajan, disminuye su incertidumbre y, con ello, parte de la ansiedad y el miedo propios de la situación que están viviendo. Gracias a ellos, Lourdes, una joven de trece años, nos abrazaba diciendo: Gracias por dejarme ver a mi padre. Este es el resultado de un gran trabajo, tanto de colaboración con el equipo sanitario como de una buena gestión emocional por parte de la familia. Existimos porque el apoyo emocional a las familias no es un servicio ofrecido por el sistema de salud y tampoco está cubierto por las compañías de seguros. Blanca sufre una salida de vía en una autovía que le deja graves lesiones, reclama apoyo emocional a la compañía de seguros y ésta se lo niega. Víctor Javier sufre una salida de vía con su moto y, a consecuencia del accidente, se le quedan graves secuelas neurológicas que requieren de un centro de rehabilitación que la compañía de seguros se niega a sufragar al haberse agotado la exigua cantidad contenida en la póliza. Julián ve cómo su hijo, nuera y nieto son hospitalizados con lesiones muy graves causadas por el atropello por parte de un camión en una ciudad en la que él no reside. Tiene que ocuparse de los trámites, viajar con mucha frecuencia careciendo de medios económicos y no recibiendo alguna ayuda por parte de la compañía de seguros. Es importante recordar algunos de los derechos de las víctimas, tales como la asistencia sanitaria con carácter limitado en centros de libre elección, la restitución de daños materiales y la indemnización por daños personales, puntos de secuela, gastos derivados del accidente, lucro cesante, etcétera. Son casos de personas: personas que, desde nuestra área de asesoramiento legal de la fundación, hemos atendido.

Sumado el tremendo drama familiar que vivimos día a día relatado por las víctimas, el denominador común de obstáculos que éstas se encuentran son: la no asunción por parte de las compañías de seguros de las responsabilidades en cuanto al pago de asistencia sanitaria o facilitar a los lesionados un centro de rehabilitación, en el caso de no estar redactado el atestado o no estar clara la responsabilidad del siniestro; el pago de indemnizaciones muy por debajo de lo establecido por ley, en virtud de los pactos entre

cve: DSCD-14-CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 18

compañías de seguros; la ausencia de información clara de los derechos que asisten a las víctimas y de los requisitos para poder ejercerlos, como, por ejemplo, la ausencia de información en las pólizas del requisito básico de acudir a un centro hospitalario en las primeras setenta y dos horas, tras la ocurrencia del accidente; el hecho de dar más importancia a las cantidades económicas de cobertura de daños del vehículo —robo, lunas e incendios— en detrimento de las coberturas por lesiones y asistencia sanitaria —seguros *low cost*—, y además del coste de las tasas de los partes de atestados.

Nos cuenta Félix que en la mañana del accidente llovía a mares y no se distinguía la publicidad de las marquesinas. Las víctimas siempre recuerdan detalles anecdóticos como si la mente se aferrara a lo pequeño para olvidar un trauma mayúsculo. Félix trabajaba como repartidor en una mensajería y cobraba a destajo: a mayor número de paquetes, mayor sueldo. Por tanto, la lluvia, un tráfico denso y los atascos eran siempre inconvenientes que debía salvar. Las mismas manos con las que Félix se aferraba al volante nunca volvieron a ser las mismas. Félix es una de las víctimas que hemos atendido en la Fundación de A Víctimas de tráfico y lo primero que nos refirió fue que al drama del accidente se sumaba, tras el mismo, el no saber cómo se ganaría la vida a sus treinta y cuatro años. Han pasado dos años desde aquel primer encuentro. De vez en cuando nos manda un mensaje contándonos cómo discurre esa vida, desde el puesto de atención telefónica al cliente en el que trabaja, gracias a las bolsas de trabajo de los convenios de colaboración que nuestra fundación mantiene con diferentes empresas y entidades. Félix, tras la formación pertinente, encontró la salida que buscaba.

Una de las prioridades de la fundación es que un accidente de tráfico no pare la vida más que el tiempo necesario para recuperarla. Para ello, la fundación, mediante los convenios de colaboración que mantiene con diferentes corporaciones empresariales, asociaciones y fundaciones, ayuda a las víctimas en tres ámbitos de provisión de recursos socioasistenciales tales como: el apoyo para la rehabilitación, la atención socioasistencial en proximidad, la accesibilidad infraestructural domiciliaria y de ayudas técnicas para personas con discapacidad sobrevenida; la ayuda para el desplazamiento nacional e internacional de los familiares y soluciones de habitabilidad y hospedaje y la ayuda para la reinserción sociolaboral de personas con discapacidad sobrevenida.

La vocación eminentemente social de la labor de nuestra fundación precisa como función propia la recuperación de las personas y colectivos con su entorno cuando ésta se ha perdido de forma abrupta, como ocurre, concretamente, en el caso de los accidentes de tráfico. La base teórica de los primeros auxilios psicológicos parte de la Ley de Hansel, el cual afirma que la efectividad de la intervención en crisis a los sobrevivientes aumenta de modo directo en función de la proximidad, tanto física como en el tiempo. Es decir, cuanto antes reciba ayuda una persona, su recuperación y sus reacciones psicológicas durarán menos, así es como conseguiremos una reducción de su gravedad y posible cronificación en el tiempo.

Nuestros objetivos generales son: la intervención protocolizada del profesional especializado de la psicología y del derecho en situaciones de crisis derivadas de accidentes de tráfico; prestar atención psicológica, apoyo emocional y asesoramiento legal en situaciones de crisis a las víctimas de accidentes de tráfico con la mayor inmediatez y proximidad y provisionar de recursos socioasistenciales a las víctimas y a sus familias. Estos objetivos los llevamos a cabo a través de los siguientes ámbitos de intervención: la comunicación de malas noticias; el apoyo psicológico en el reconocimiento de cadáveres; la intervención con menores; las conductas autolesivas para suicidas; el postimpacto a través del seguimiento familiar y/o individual; el apoyo psicológico, en su caso, a los miembros de los equipos de intervención sanitaria; el asesoramiento legal a las víctimas; los convenios y acuerdos de colaboración con fundaciones, asociaciones y corporaciones empresariales y, dentro del área de sensibilización, la información a los grupos vulnerables y de riesgo y la formación de los agentes implicados: personal sanitario, policía, bomberos, etcétera.

Por lo que acabo de compartir con ustedes, entenderán una frase que repetimos con frecuencia en la fundación: El accidente de tráfico es profunda y desgraciadamente muy democrático. Nadie de los que nos congregamos hoy aquí estamos libres de sufrirlo. Por eso, necesitamos llegar a cualquier persona cuya vida se ha precipitado a un escenario difícil de gestionar y que precisa del apoyo de organizaciones como la nuestra. Por mis palabras, habrán comprobado que un accidente involucra a quién lo sufre en primera persona y a estas otras víctimas que son sus familiares, tal y como recoge la misma Ley de Tráfico, y cuyos efectos trascienden de una recuperación física que aseguran, con la excelencia que les caracteriza, nuestros profesionales sanitarios. Dichas necesidades tratan de ser abordadas por la fundación, contando con el paraguas de las administraciones en cuyo territorio materializamos nuestro propósito social, así como con el impulso de instituciones junto a las que avanzamos por medio de

ove.DSCD-14CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 17

alianzas. Un impulso con demasiada frecuencia ralentizado. Por ello, nos entristece profundamente que, a veces la burocracia y otras veces el desconocimiento de nuestra existencia, labor y valores añadidos, impida el desempeño de nuestro objeto social, que no es otro que ayudar a las víctimas de accidentes de tráfico y sus familias. Las trabas que a veces nos encontramos en las comunidades autónomas para activar nuestro trabajo, en colaboración con la sanidad autonómica, son muchas, y es por ello por lo que desde aquí les pido su cooperación. Colmamos un hueco al que no puede llegar la sanidad pública: el apoyo emocional, el asesoramiento en materia legislativa o las necesidades para la provisión de recursos socioasistenciales, que no siempre pueden ser realizados desde ella. Desempeñamos una tarea altruista, sin ánimo de lucro, gratuita y transparente. Por tanto, conózcannos y ayúdenos a ayudar. Necesitamos que las consejerías de Sanidad y Servicios Sociales de cada comunidad sepan de nuestra existencia para empezar a implementar un trabajo de colaboración y complementario, que ya realizamos en varias de ellas. Un accidente de tráfico carece de ideología, no entiende de géneros ni de edad, de condición económica, social o cultural. Un accidente de tráfico solo sabe que su llegada es muchas veces azarosa, sorpresiva y revienta vidas alrededor. Ayúdenos a abrir puertas para quiénes no saben cómo hacerlo porque su camino se ha vuelto un laberinto.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

— DE LA SEÑORA DIRECTORA DE LA ASOCIACIÓN PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO, P(A)T (DOMÉNECH MORAL). (Número de expediente 219/000321).

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar este primer turno de intervenciones, comparece la Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico, P(A)T. Cuando quiera.

La señora **DIRECTORA DE LA ASOCIACIÓN PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO, P(A)T** (Doménech Moral): Buenas tardes.

El señor **PRESIDENTE**: Como decía, para cerrar este primer turno de intervenciones comparece la Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico, P(A)T, una organización comprometida con la seguridad vial desde 1968, como algún compareciente anterior ha hecho ya alguna referencia. Han cumplido, por tanto, cincuenta años y lo han celebrado con una excelente publicación: *50 años de seguridad vial. Una historia que contar*. De la que yo doy fe, porque la he podido leer este verano, en el mes de agosto, en Asturias.

En nombre de P(A)T, tiene la palabra su directora doña Yolanda Doménech. Muchas gracias y cuando quiera.

La señora **DIRECTORA DE LA ASOCIACIÓN PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO, P(A)T** (Doménech Moral): Muchas gracias.

Buenas tardes, presidente. Buenas tardes, señorías. Primero, quiero agradecer que hayan invitado a P(A)T a comparecer ante esta Comisión con motivo del Día Mundial en Memoria de las Víctimas de Tráfico. Un día muy importante para todas las asociaciones de víctimas. También, quiero felicitarles por la declaración que se ha aprobado hoy, porque supone un firme compromiso para evitar dolor y sufrimiento a muchas familias. Por tanto, esperemos que todo eso también se lleve a cabo, porque supondrá un avance importantísimo. Tengo que decir que es mi primera vez —estoy un poquito nerviosa, no lo puedo esconder— y, por tanto, voy a hacer uso de las notas, porque tampoco tengo tanta facilidad de palabra como mis compañeros Mar o Fernando.

Permítanme, por favor, hacer una breve presentación de la asociación que, aunque el presidente ha hecho una introducción, me gustaría hacer una brevísima presentación de la entidad que represento. La Asociación Prevención de Accidentes de Tráfico es una entidad sin ánimo de lucro y declarada de interés público, fundada en octubre de 1968, por el señor José Vinaroz. P(A)T es la entidad más decana de la seguridad vial en España, y, como bien ha comentado, hace dos años celebró su 50º Aniversario. También quería aprovechar para felicitar tanto a AESLEME, por su 30º Aniversario, como a Stop Accidentes, por su 20º Aniversario, aunque, evidentemente, lo que nos gustaría es dejar de existir, porque eso supondría que ya no hay accidentes de tráfico o, mejor dicho, siniestros de tráfico. Además, también quiero felicitarlos, porque es muy difícil, sabemos muy bien lo difícil que es continuar tantos años en activo. Por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 18

eso, también pedimos el apoyo de la Administración especialmente y de todas las entidades e instituciones para que podamos seguir llevando a cabo nuestra labor.

La asociación está formada tanto por víctimas de tráfico como por profesionales que atienden a las víctimas de diferentes ámbitos, como abogados, psicólogos y educadores sociales. Por tanto, eso nos ayuda a tener una mirada combinada: una mirada objetiva y subjetiva. P(A)T es una entidad de referencia en este ámbito y pertenece y colabora con diferentes organizaciones internacionales, entre ellas la Federación Europea de Víctimas de la Carretera, siendo una de sus miembros más longevos y de la que tengo el honor de formar parte de su junta directiva y también del grupo de trabajo del Día Mundial en Memoria de las Víctimas de Tráfico. A lo largo de estos cincuenta años de historia, hemos pasado por diferentes etapas y hemos sido testigos y cómplices de mejoras de la seguridad vial, pero, como muy bien saben, mientras haya una sola víctima de tráfico —y ahí como muy bien Mar ha apuntado, incluimos tanto personas que han fallecido como personas gravemente heridas—, todavía hay mucho camino por recorrer. Este medio siglo de existencia ha culminado con dos hitos importantes: por una parte, P(A)T recibió en noviembre del año pasado la medalla de plata con distintivo azul al mérito de la seguridad vial a manos del ministro del Interior, Fernando Grande Marlaska, y, por otro, tal como ha comentado el presidente, con la publicación del libro: *50 años de la seguridad vial. Una historia que contar*, en el que hemos contado con la participación de expertos en la materia, como, por ejemplo, evidentemente, el director Pere Navarro, y también, entre ellos, el expresidente de esta Comisión y más tarde conseller de Interior de la Generalitat de Catalunya, Jordi Jané.

Siguiendo con un poquito de historia y teniendo en cuenta que hoy estamos aquí con motivo del Día Mundial en Memoria de las Víctimas de Tráfico, me gustaría mencionar a Brigitte Chaundry, —seguramente no lo pronunció bien—, porque ella es la impulsora de este día. Un día que se inició en Reino Unido en 1993, tras la muerte de su hijo en siniestro de tráfico. Brigitte escogió el tercer domingo de noviembre por ser, en el Reino Unido, el domingo siguiente al día en que se conmemora a los caídos en guerras y conflictos armados. Hace ya más de treinta años que Brigitte calificaba los mal llamados accidentes de tráfico como una guerra civil, y es que quizá no somos suficientemente conscientes de que nos estamos matando y mutilando entre nosotros. Así que este es el motivo por el cual se conmemora el tercer domingo de noviembre: por la masacre que suponen los siniestros de tráfico.

Este año, como ya se ha comentado, desde el grupo de trabajo del Día Mundial en Memoria de las Víctimas de Tráfico, hemos escogido el eslogan «Recuerda, apoya, actúa». En un contexto de pandemia como la actual, estamos viendo la importancia de la sanidad y de evitar su colapso, y la seguridad vial y la prevención de siniestros viales como graves problemas de salud pública también son clave para evitar colapsos en los hospitales. Por eso este día, como se ha dicho en la declaración, es un día que quiere honrar y recordar a los que murieron, apoyar a los que sobrevivieron y actuar para lograr una mejor respuesta post-accidente y para evitar que más personas vean truncadas su vida a causa de un siniestro de tráfico.

Ayer salía la noticia de la aprobación de los reales decretos y del anteproyecto de ley para reformar la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Desde P(A)T estamos en la línea de las citadas reformas, pero consideramos que todavía quedan pendientes algunos temas. Así que les ofrezco a los señores diputados unas enmiendas al proyecto de ley que les haremos llegar por escrito. Sin embargo, me gustaría aprovechar para comentar algunos temas en los que consideramos que es imprescindible actuar. Seguramente, hay algunas cosas en las que me voy a repetir, pero creo que nos complementamos y reafirmamos en nuestras peticiones. Hay un tema que nos preocupa a todos, especialmente, que es el de los reincidentes: aquellos que habitualmente conducen de una manera agresiva y peligrosa para la integridad física de los otros y de ellos mismos. En tales casos, no es suficiente —y la experiencia así lo demuestra— con un curso de recuperación de puntos, como muy bien apuntaba Fernando. En este sentido, me gustaría destacar varios temas: es necesario limitar el número de veces que se puede repetir el curso. Los testimonios que participan en los cursos se encuentran con repetidores que, claramente, no han integrado el mensaje. Creemos que el límite debería estar en dos, máximo tres, a partir de los cuales la retirada tendría que ser definitiva. Sabemos que muchos reincidentes tienen un perfil que incluye algún tipo de adicción u otro tipo de trastorno, pero los psicólogos que intervienen en los cursos de recuperación de puntos no tienen ni el tiempo suficiente ni las herramientas para detectar, con certeza, estas situaciones. Por este motivo, pedimos más horas de intervención de psicólogos en los cursos de recuperación de puntos, además de añadir la opción de interrumpido en la calificación de los alumnos, ante la sospecha de un posible trastorno o adicción, para que sea evaluado por servicios especializados y en el lugar adecuado. Actualmente, solo existe la opción apto o no apto, pero hay veces

owe.DSCD-14CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 19

en que no hay tiempo suficiente para evaluar en profundidad y hacer un diagnóstico ajustado a la realidad y pensamos que este interrumpido permitiría esta evaluación más en profundidad.

Para ello —y cito uno de los puntos de la declaración presentada hoy—, es imprescindible que haya una colaboración entre las administraciones competentes en materia de Tráfico, de Sanidad y Justicia que trabajen de manera coordinada en actuaciones destinadas a la reducción de la reincidencia en materia de infracciones a las normas de tráfico. Es imprescindible la colaboración. Especialmente, en el caso de alcohol y otras drogas, se trata de una adicción y se hace imprescindible acompañar la sanción de un tratamiento de deshabituación antes de poder volver a conducir, si no, no tiene sentido sancionar, porque va a pagar la multa o va a estar un tiempo sin conducir, pero luego, si sigue con la adicción, va a volver a reincidir. Así que hay que dar una respuesta a estas adicciones.

Otro tema importante sería el decomiso del vehículo en caso de peligro para la integridad física de uno mismo o de terceros. Hay que perder el miedo a decomisar los vehículos. Si bien son propiedad privada, cuando se hace un mal uso se convierten en armas peligrosas y, por tanto, supone otorgar un permiso de armas gratuitamente.

Parece que estamos de acuerdo en que es necesario reducir la velocidad. Es un tema basado en leyes físicas: a más velocidad, mayor es el impacto y, por lo tanto, más graves las lesiones. Ahí no hay duda, lo dice la ciencia. Estamos contentos con la reducción a 30 kilómetros por hora en zonas urbanas, ya que ayuda a proteger a los más vulnerables y mejora la convivencia entre los distintos usuarios de la vía pública. Pero creemos que existe un grave problema con el transporte de mercancías y de paquetería exprés, especialmente en el trayecto Barcelona-Madrid. Yo vengo de Barcelona y es imposible hacer el trayecto por carretera en cuatro horas. Hay empresas, y eso lo sabemos porque los alumnos que van a los cursos de recuperación de puntos nos lo explican, que a los trabajadores les exigen tiempos imposibles de cumplir sin poner vidas en riesgo. Ahí se juntan varios temas. Por un lado, la precariedad de los contratos y ese limbo legal que hace que no se pueda exigir responsabilidades a las empresas, pero, además, la falta de control. Por ello creemos que debería ser obligatorio el tacógrafo. Por eso, una vez más, y digo una vez más porque lo comenté allí donde tengo oportunidad, propongo la creación de un sello de calidad para las empresas de mercancías que garantice que no van a poner en riesgo la vida de ninguna persona por llegar antes. Esto también me lleva a hacer una reflexión. Creo que tenemos que entender que la movilidad no es un hecho aislado del resto de actividades de la vida cotidiana. Conducimos como vivimos y cada vez más vivimos en la cultura de la inmediatez, donde todo tiene que ser rápido, productivo, eficaz. Hecho que genera un estrés constante que nos lleva a actitudes de supervivencia, agresividad y prisas, y esto no ayuda a la seguridad vial. Hay una contradicción entre las normas y las exigencias de la vida. Por eso desde P(A)T creemos que hace falta un cambio de modelo en la sociedad y hay que trabajar en la educación vial basada en valores a lo largo de todo el ciclo vial y para todos.

Cuando vamos a empresas a hablar sobre el tema de seguridad vial a los trabajadores, muchas veces pensamos que sería muy importante hablar, sobre todo, con los directivos, aparte de con los trabajadores, porque si les siguen exigiendo esos ritmos no vamos a solucionar nada. O sea, es un tema de valores generales en la sociedad, porque en la sociedad de la inmediatez prima la rapidez por encima de la calidad y, lo que es peor todavía, por encima del respeto a la salud y a la vida de las personas. Lo que pasa en nuestras calles y carreteras no es casualidad, es fruto del estilo de vida que asumimos como normal. Una visión holística, como la que recomienda la recién estrenada Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial de la ONU, implica un cambio de modelo que respete los derechos humanos fundamentales como el derecho a la salud y a la seguridad de todos los seres humanos.

Sigo con más peticiones, en este caso relacionadas con el código penal en materia de seguridad vial. Me gustaría presentarles una escala que utilizamos los psicólogos en relación con el duelo, que es la escala NASH, que creo que me va a ayudar a poder argumentar mejor mis propuestas. La escala NASH determina la intensidad del duelo según el tipo de muerte. NASH son las siglas de N de muerte natural, A de muerte por accidente, S de muerte por suicidio y H, muerte por homicidio. Va de menos a más intensidad. Según mi experiencia personal, y si os habéis fijado Fernando también lo decía en su discurso, los familiares de víctimas fallecidas en siniestro vial lo viven como si se tratara de un homicidio y cuando es causa de un tercero, los padres dicen: Han matado a mi hijo. Nunca les oírís decir: Mi hijo tuvo un accidente. Siempre dicen: Han matado a mi hijo o incluso lo han asesinado. Es para que veáis la intensidad del impacto que supone, porque de alguna manera no nos damos cuenta de la medida de lo traumático que es vivir un siniestro de tráfico, ya sea de forma directa o indirecta. Muchas veces, ya lo sabemos, no hay intencionalidad, pero sí que hay conductas imprudentes y, por tanto, no deberíamos llamarlo accidente,

cve: DSCD-14-CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 20

tal como hemos dicho antes. Y repito, tenemos tan asumidos los mal llamados accidentes que incluso lo vivimos casi como una muerte natural, y las muertes por siniestro de tráfico, los familiares las viven como si fuera un homicidio.

En materia de seguridad vial parece que las víctimas damos demasiado trabajo a los jueces, pero lo cierto es que se trata de temas muy graves con dramática repercusión en vidas y en familias. Tal como ha dicho Mar, ni pueden considerarse accidentes ni un tema menor; no por habituales deben banalizarse o normalizarse. El año pasado, en marzo de 2019, entró en vigor una reforma del código penal en la que se introdujo el delito de fuga, un avance importantísimo y que es bastante pionero porque todavía hay muchos países que no lo contemplan. También solucionó en parte la despenalización de las faltas, aunque aún quedan demasiados siniestros fuera del ámbito penal. La reforma del Código Penal de 2015, a nuestro parecer fue un nefasto error. El mensaje de aquella reforma, como he dicho, es que damos demasiado trabajo a los jueces y tribunales o, dicho de otro modo, que molestamos. Aquella reforma fue realmente negativa para las víctimas y creemos que hay que rectificarla. La familia de un ser querido que ha perdido la vida en un siniestro de tráfico seguramente nunca va a sentir que se ha hecho justicia, tampoco el accidentado directo, porque pase lo que pase, nunca va a volver a como estaba antes o nunca se le va a devolver al ser querido. Pero hay sentencias que rozan lo obscuro y generan una gran indignación, como también explicaba antes Fernando. Hay veces que el resultado es menor que si te pasas un semáforo en rojo y hay una vida por medio. Es algo que no se puede comprender. En este sentido, es importante evitar la traumatización secundaria, es decir, aquello que deriva de las consecuencias indirectas del siniestro de tráfico. Muchas veces las víctimas de tráfico hablan del proceso legal como un segundo accidente, por lo traumático que supone, porque la justicia no apoya y, por tanto, supone un sufrimiento añadido y puede retraumatizar. Una justicia ágil y acorde con la gravedad y consecuencias de los hechos, puede ayudar a evitar esta traumatización secundaria, permitiendo que la persona afectada pueda cerrar su proceso de duelo y recuperar su calidad de vida. Además, esto sería señal de respeto, reconocimiento y respuesta que se da a las víctimas, que se han visto involucradas en unos hechos totalmente ajenos a ellas y que el Estado o la sociedad permite o no hace lo suficiente para evitar. En general, pedimos mayor apoyo por parte del sistema judicial. Actualmente, la víctima de tráfico ha de demostrar que es una víctima y muchas veces luchar contra el proceso penal, que ni la acompaña ni informa. La sensación es de abandono por parte de la justicia y de no ser tenidos en cuenta. Por eso es tan importante que esté amparado por el Estatuto de la Víctima del Delito y se dé el trato considerado y los derechos que este reconoce. En otras circunstancias de violencia está claro, pero no ante la violencia vial. Las víctimas de tráfico merecen esta protección.

Como psicóloga no puedo evitar hablar del aspecto emocional y, por tanto, comentar que para cerrar un duelo es importante saber la verdad, que se haga justicia y sentir que se ha reparado el daño; una reparación del daño que debe contemplar todos los daños sufridos, es decir, tanto físicos, psicológicos como patrimoniales. En este aspecto hubo un importante avance para las víctimas de mayor gravedad con el nuevo baremo que entró en vigor en enero de 2016 y en el que la anterior directora de P(A)T y posteriormente directora del *Servei Català de Trànsit*, Eugenia Doménech, participó muy activamente. Actualmente está en proceso de revisión y creemos que deben aplicarse las mejoras que la experiencia de estos cuatro años ha demostrado necesarias. Una de ellas es la formación de los médicos forenses encargados de hacer los informes para el cálculo de la indemnización, para lograr una imparcialidad y la protección de la parte más débil, que son las víctimas. Si tenemos un buen baremo o por lo menos lo hemos mejorado, pero luego no se aplica bien, no hemos avanzado en la buena dirección. En cuanto a la parte psicológica, el baremo cubre seis meses de tratamiento a familiares directos de víctimas mortales y de lesionados graves. Ante un acontecimiento tan traumático como un siniestro de tráfico, que supone un antes y un después en la vida de los afectados, seis meses no son suficientes, ya lo ha comentado también nuestro compañero. Por eso creemos que este tema debería ampliarse tanto en tiempo como a más colectivos para poder cubrir esta atención psicológica.

Para acabar, simplemente quiero añadir otro aspecto relacionado con la atención a víctimas. Pedimos también una oficina especializada. En Cataluña tenemos el ejemplo del SIAP, el *Servei d'Informació i Atenció a Víctimes de Trànsit*, que atiende a las víctimas de tráfico. Las víctimas necesitan una información clara, veraz y ser atendidos por profesionales especializados que comprendan el estado de vulnerabilidad y desorientación en el que se encuentran, especialmente en un primer momento. Los siniestros de tráfico también generan heridas no visibles, heridas emocionales que, al igual que las físicas, requieren atención temprana. Por ello es importante invertir en formar a profesionales en atención en primeros auxilios

owe.DSCD-14CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 21

psicológicos y también en comunicación de malas noticias, y que las víctimas de siniestros graves tengan garantizado este servicio. El impacto es físico, pero también psicológico. Además, será importante hacer un seguimiento para controlar posibles secuelas y tener una atención psicológica profesional en caso necesario.

Como conclusión, y ya acabo, quiero dar un mensaje de esperanza. Vemos a diario que el ser humano tiene una gran capacidad de resiliencia, es decir, que tiene la capacidad para afrontar experiencias traumáticas e incluso salir, rehacerse ante las adversidades y salir reforzado, y aquí tenemos ejemplos clarísimos. Pero la sociedad debe ofrecer todas las garantías para que ello sea posible.

Como he dicho al principio, les haremos llegar nuestras propuestas por escrito, ya que han quedado muchas cosas en el tintero, puesto que la movilidad es un tema muy importante en nuestras vidas y, de hecho, la pandemia creo que también lo ha evidenciado, porque las ciudades se han revolucionado, reinventándose a marchas forzadas para permitir más espacio para las personas. Se ha visto que la reducción de los vehículos a motor, por ejemplo, ha permitido reducir drásticamente la contaminación atmosférica y acústica, lo que ha demostrado que las ciudades se pueden recuperar. Por eso hay que apostar por la movilidad activa y saludable para las personas, pero también para el planeta.

Y ahora sí, acabo con un último comentario en el que coincido de nuevo con mis compañeros. Tradicionalmente en esta Comisión y en estas Cortes Generales, los temas de seguridad vial se han aprobado con un alto grado de consenso, algo que es muy valorado por las víctimas y por la sociedad. Esta otra pandemia de los siniestros viales no es ni debe ser un tema de confrontación política, sino algo por lo que unirse para salvar vidas. Así que recordemos, apoyemos y actuemos.

Les deseo a todos una buena conmemoración del Día Mundial en Memoria de las Víctimas de Tráfico que ayude a las víctimas a no sentirse solas en su dolor.

Muchas gracias. **(Pausa).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, Yolanda. Muchas gracias a los cuatro representantes de las asociaciones que ha intervenido. Enhorabuena por sus magníficas intervenciones.

Sin perder ni un segundo, pasamos rápidamente al turno de los grupos parlamentarios. Para iniciarlo, en primer lugar, tiene la palabra por el Grupo Socialista, el señor Durán Peralta.

El señor **DURÁN PERALTA**: Muchas gracias, señor presidente.

Quiero que mis primeras palabras sean para honrar y recordar a los que murieron en un siniestro de tráfico; nuestro más sincero apoyo a su familia y seres queridos. Trasladamos también nuestro reconocimiento a los que sobrevivieron y, día a día, tienen que convivir con las secuelas. Desde aquí quiero reconocer el trabajo inmenso que realizan las asociaciones de siniestros de tráfico, puesto que de una de las cosas que hemos hablado aquí es de adecuar la terminología y nosotros, sí hay ese consenso y ese acuerdo, estamos por la labor, porque creo que puede ser más clarificante. Reconocemos el trabajo que hacen que, como bien ha dicho Mar, ayudan a poner cara, nombre y apellidos a las escalofriantes cifras de fallecidos y heridos. Para que no solo sean un número es importante trasladar que detrás de cada número hay vidas y familias destrozadas. En ese lugar, las asociaciones de víctimas hacen un trabajo fundamental y queremos reconocérselo desde el Grupo Socialista.

El trabajo conjunto entre la Administración y la sociedad civil es imprescindible para luchar contra esta lacra. En 2019, fallecieron en España 1755 personas fallecieron en accidentes de tráfico, una media de cinco personas al día, y 8613 personas requirieron hospitalización, 23 personas hospitalizadas de media al día en nuestro país. Como bien ha dicho Domingo, nadie está a salvo y todos podemos sufrirlo. Esto, como recoge el manifiesto, es un drama colectivo con graves e inaceptables consecuencias, tanto personales como sanitarias, sociales y económicas. Por eso, el PSOE va a seguir trabajando de forma constructiva en esta Comisión porque, como bien ha dicho también Yolanda, mientras haya una sola víctima de tráfico, hay mucho camino que recorrer. Aunque las diferentes administraciones han hecho un gran trabajo en esta línea, tenemos que seguir aumentando nuestro compromiso político, seguir mejorando la coordinación de esfuerzos y una acción más decidida para conseguir los objetivos de reducción de siniestralidad en la próxima década, donde tenemos que poner una especial atención, y se ha dicho en esta comparecencia, en las cifras de peatones y ciclistas fallecidos en nuestras calles y carreteras. Ahí quiero resaltar la iniciativa del Gobierno que ha aprobado esta semana el real decreto para reducir la velocidad a 30 kilómetros/ hora en las vías urbanas de un único carril por sentido de circulación con el objetivo de pacificar nuestras ciudades. Y es que el Gobierno ha querido que en esta semana, coincidiendo con el Día Internacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, el Consejo de Ministros aprobara un paquete de reformas legales para reducir los accidentes de tráfico, como el anteproyecto de ley que

cve: DSCD-14-CD-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 22

reforma el texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, donde se incluyen muchas de las medidas que se han expresado hoy aquí o que nos habéis hecho llegar por correo electrónico, y que también hemos recogido en el manifiesto, como aumentar la retirada de puntos de tres a seis para las personas que conduzcan con el teléfono móvil; también aumentar de tres a cuatro puntos la no utilización del cinturón de seguridad, los sistemas de retención infantil y el casco u otro elemento de protección, o tipificar como infracción grave llevar en el vehículo mecanismos de detección de radares, lo que supondrá la sanción de 500 euros y la pérdida de tres puntos. También, entre otras medidas, se recoge la posibilidad de recuperar dos puntos del carné por la realización de los cursos de conducción segura certificados por la DGT. Es una ley que podremos trabajar detenidamente cuando llegue a sede parlamentaria y donde el Grupo Socialista espera llegar a acuerdos y consensos con todos y cada uno de los grupos parlamentarios. Acuerdos y consensos que nos han pedido en sus intervenciones las asociaciones y es un reto que nosotros aceptamos, tomamos nota y haremos todo lo que esté en nuestra mano para conseguirlo.

La seguridad vial es un tema de Estado y, como hemos visto, quita la vida cada año a miles de españoles y de españolas y es nuestra responsabilidad alejarla de cualquier debate partidista. Como ha dicho Fernando, no podemos recuperar a las personas que hemos perdido, pero sí podemos evitar que más familias pasen por este drama. Por eso, este no puede ser un tema para hacer oposición al Gobierno. Este es un tema para demostrar que los grupos políticos en el Congreso somos capaces de ponernos de acuerdo para proteger y salvar la vida de los ciudadanos y ciudadanas a los que representamos. La sociedad nos está esperando en esos acuerdos de Estado.

Quiero terminar reiterando nuestro agradecimiento a la Asociación de Víctimas de Siniestros de Tráfico por sus propuestas, por su pasión a la hora de defender los temas de seguridad vial, en definitiva, por el ejemplo que nos habéis dado hoy. Y quiero que sepan que pueden contar con el Grupo Socialista para evitar que más personas o familias tengan que pasar por el drama que los comparecientes nos habéis expuesto con toda nitidez y crudeza.

Muchas gracias a todos. **(Aplausos)**.

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

A continuación, en nombre del Grupo Popular, tiene palabra el señor Gamazo.

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

Señora Cogollo, señor Muñoz, señor García y señora Doménech, sean bienvenidos a la Comisión. El Grupo Parlamentario Popular jamás se cansará de agradecer y reconocer su trabajo y el de las entidades que representan.

Los protagonistas hoy son ustedes y, por tanto, vamos a tratar de reducir el tiempo de esta intervención a lo mínimo posible. Nos congratulamos, aparte de agradecerles todo su trabajo, como ya he señalado previamente, de que hayan aceptado la invitación de la Comisión sobre Seguridad Vial, de esta Mesa y de los portavoces. A otras personas con otros menesteres importantes en la seguridad vial, les hemos invitado, hemos solicitado su comparecencia y todavía no han venido. Me estoy refiriendo al ministro del Interior, que lleva 889 días en el cargo y aún no ha comparecido en esta Comisión. Con motivo de la reforma legislativa que aprobó el Consejo de Ministros esta semana hemos vuelto a solicitar su comparecencia. Esperemos que definitivamente venga para poder hablar y que nos presente todo aquello que aprobaron.

En nombre del Grupo Parlamentario Popular quiero expresar nuestro apoyo y nuestro reconocimiento porque ustedes llevan décadas trabajando: veinte años Stop Accidentes, treinta años Aesleme, cincuenta años P(A)T, Prevención de Accidentes de Tráfico, y siempre en pro de la movilidad segura, en pro de la prevención, del bienestar de las víctimas y de la reparación del dolor y del daño sufrido por parte de las víctimas y familiares.

Han hablado de resolver los problemas de los españoles. Los que estamos aquí, los que formamos parte de la Cámara en representación de la ciudadanía, debemos tratar de resolverlos, de llegar a acuerdos. Ha hablado el señor Muñoz de que la voluntad política ha de estar permanentemente, y le digo que hay voluntad política por parte de sus señorías y de este grupo parlamentario, lo que ocurre es que, en ocasiones, llegar a acuerdos cuesta demasiado. Usted sabe perfectamente que la última reforma del Código Penal a la que ha hecho referencia la señora Doménech, costó demasiado; desde que la impulsamos en 2017 desde el Grupo Parlamentario Popular hasta que se aprobó finalmente en el Senado en febrero del 2019 pasó mucho tiempo. Hubo numerosas reuniones con la sociedad civil y numerosas

ovc.DSCD-14-CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 23

reuniones de la ponencia. Pero es que para llegar a acuerdos, lamentablemente el tiempo pasaba. Voy a poner un ejemplo. El delito de fuga, al que ha hecho referencia la señora Doménech, costó mucho que se introdujera en la reforma porque todos no lo veían así. Finalmente, el delito de abandono de lugar de accidente fue introducido, pero cedimos unos y cedieron otros en otros temas. Evidentemente, hemos de ir todos unidos, hay que sumar. Esa suma de alianzas a la que han hecho referencia es necesaria para frenar la violencia vial en nuestra red viaria. Hay que colaborar, hay que cooperar y debemos de concienciar a todos los actores, donde ustedes son una parte fundamental.

Han hablado también, tanto la señora Mar Cogollos como don Fernando Muñoz, de un pacto de Estado. La Comisión de Seguridad Vial en 2017 ya aprobó por unanimidad una proposición no de ley donde pedimos diseñar un marco para un pacto de Estado por la seguridad vial. Era una propuesta del Grupo Parlamentario Popular y la aprobaron todos los grupos parlamentarios. Pedíamos entonces impulsar ese pacto con un compromiso social basado en el acuerdo y el consenso de todos los agentes implicados, con coordinación y participación de todos los actores, y este grupo parlamentario continúa en esa línea. Pero es un poco chocante, extraño o paradójico que mientras intentamos remar en la misma dirección por un gran pacto por la seguridad vial, el Gobierno se descuelgue esta semana con esa reforma legislativa en el ámbito del tráfico sin haber informado previamente a los grupos parlamentarios. Han comparecido dos cargos en tres meses, en junio, septiembre y octubre, y no nos dieron ningún documento, ningún papel. Ya no pedimos que el Ejecutivo consulte al Legislativo, que sería una auténtica política cooperativa, es que nos enteramos por la prensa —son hechos consumados— de aquello que iban a aprobar. De hecho, la web de La Moncloa, hasta pasadas las nueve de la noche no tenía las reseñas.

Hablando de esa reforma, también ha comentado la señora Cogollos que nos demos prisa en la tramitación parlamentaria. Una vez entre en el Congreso intentaremos darnos prisa. Ya tenemos el ejemplo de la reforma penal, que estuvimos dos años casi. Pero si ahora no tenemos una ley de seguridad vial es porque el Gobierno, tras aquella moción de censura, no tuvo en consideración el anteproyecto de ley de seguridad vial que reconocía el ministro del Interior en julio de 2018 en la Comisión de Interior. Y no lo realizó, no porque no le gustara, porque fue un anteproyecto, un texto que salió del consenso de los agentes y de los actores, sino porque era una propuesta de un Gobierno del Partido Popular.

El contenido de esta reforma la estudiaremos en su momento. Evidentemente hay cosas que hay que mejorar. Si miramos los datos de la evolución del carné por puntos y la gráfica que presentó el Gobierno el martes y que no nos ha adjuntado, no nos la ha facilitado a los grupos parlamentarios, vemos que en dos años redujimos en 1000 los fallecidos, en tres años redujimos en 1000 otra vez los fallecidos y de 2011 al 2020 no hemos llegado a reducir en 1000 los fallecidos, han sido 245 prácticamente. Por tanto, hay cosas, bastantes cosas que hay que retomar y no solamente las puntuaciones y las modificaciones que nos insisten de tres puntos arriba, un punto abajo.

Este grupo parlamentario reconoce su trabajo, y lo hacemos no solamente de palabra —voy finalizando—, ya que creemos que es un año difícil para todos presupuestariamente, también para ustedes, porque no tienen las ayudas y la colaboración privada que otros años han tenido. Por eso les anuncio que este grupo va a presentar una enmienda a los presupuestos donde pediremos duplicar la ayuda que reciben las asociaciones de víctimas de tráfico porque han de continuar impulsando la atención, la defensa y la representación de las víctimas con la misma dignidad y con mayor presupuesto.

Agradecemos nuevamente su dedicación y su trabajo y estaremos conjuntamente trabajando junto al resto de grupos parlamentarios y con ustedes en aras de mejorar la seguridad vial y la atención de las víctimas, que es lo verdaderamente importante.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muchas gracias, presidente.

Voy a ser muy breve, porque también quiere intervenir mi compañero Julio Utrilla. Primero, quiero agradecerles la presencia aquí a las cuatro asociaciones. Hoy en esta Comisión hemos venido a aprender de ustedes a saber realmente cuáles son las necesidades por las que, durante años y durante muchas décadas, llevan luchando y reivindicando muchísimos de ustedes. Ustedes hacen una labor de prevención, de atención, de concienciación y de formación. Una labor impecable. De hecho, el propio Pere Navarro reconoció el otro día en la Comisión de Interior que las partidas destinadas a las ayudas a las asociaciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 24

son las más efectivas que tienen los presupuestos de seguridad vial. Pero a pesar de reconocer que son las más efectivas, solamente las aumentó un 10% nada más.

Solo quiero hacer una pregunta y una consideración. Una pregunta y una consideración, porque también quiere intervenir mi compañero. Una pregunta, a la vista de que realmente el aumento de las víctimas en estos últimos tiempos está siendo en las ciudades, donde los peatones, los ciclistas, los que llevan las motos y demás, son los más vulnerables, son las víctimas más vulnerables, quisiera saber realmente qué colaboración, qué cooperación hay de los ayuntamientos, de las entidades locales, realmente con las asociaciones, porque ya vemos que en la Administración Central sí que hay una cierta colaboración, aunque hay algunos problemas con algunas autonomías, como bien ha comentado don Domingo, pero quisiéramos saber realmente si hay esa implicación de los ayuntamientos con las asociaciones, porque sabemos que realmente la seguridad vial en las ciudades y en los pueblos deja mucho que desear, porque cada uno, en fin, legisla en función de sus intereses.

Una consideración: creo que es muy acertado —y permítame dirigirme al presidente de la Fundación A Víctimas de Tráfico— y que realmente es muy importante —y se lo digo por propia experiencia, como dirigente de la Asociación de Víctimas del Terrorismo— esa atención inmediata que usted ha mencionado hacia la víctima en esos primeros momentos, esa atención psicológica y esa compañía hacia las víctimas para no victimizar a las personas afectadas y que, de alguna manera, queden conforicadas. Por tanto, les aplaudo, porque hay algo que quiero destacar sobre los puntos que han compartido muchos de ustedes y sobre las necesidades en las que coinciden. En ese aspecto quería hacer especial énfasis y agradecerle esa iniciativa que están llevando a cabo. Si me permite, presidente, le paso la palabra brevemente a mi compañero.

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

Señor Utrilla.

El señor **UTRILLA CANO**: Muchas gracias, presidente.

Señorías, buenas tardes. Me uno al agradecimiento de mi portavoz y del resto de los portavoces a todos ustedes, a los comparecientes, no solo por las interesantísimas y muy didácticas exposiciones que nos han hecho, sino también por el trabajo que hacen día a día. Sin duda, han sabido reorientar esa experiencia vital de dolor y sufrimiento y cambiarla por energía positiva para ayudar a todos los demás. Eso, sin duda, es encomiable y tienen nuestro reconocimiento. Así que, de todo corazón, muchas gracias por estar aquí y por la labor que llevan a cabo.

Me gustaría que hubiese un punto de inflexión, a partir de sus comparecencias hoy aquí, para que realmente seamos capaces de tomar nota de todo lo expuesto por ustedes y de llevarlo a la práctica. Para que realmente se acabe recogiendo lo que ustedes quieren en nuestro marco legal y en nuestro ordenamiento jurídico, que para eso estamos aquí, efectivamente, como todos ustedes han señalado. Estoy convencido —y me da pena que no esté el señor Pere Navarro— de que, a pesar de todos los esfuerzos que hagamos desde las instituciones, hay un techo de víctimas que seguramente no podamos descender si no somos capaces de concienciar —acabo la frase— a esta sociedad. Es decir, que por muchos medios que pongamos, si no cambia el chip de nuestra sociedad y el de todos los individuos que formamos parte de esta sociedad, no seremos capaces de reducirlo. No digo que hayamos llegado al techo, por eso no quería que el señor Pere Navarro se relajara y siguiera tomando medidas que son esenciales, pero sí digo que es fundamental el que cambie la mentalidad de esta sociedad y solo se consigue, como todos sabemos, con educación, introduciendo la famosa asignatura de educación vial de alguna de las formas en nuestras escuelas, con formación continua, no solo con formación para obtener los permisos, sino con formación a lo largo de toda la vida de los conductores, porque es esencial. Lo más importante para mí, sin duda, es la concienciación de esta sociedad, que seamos conscientes de que no solo podemos ser víctimas cuando salimos con los coches, sino también verdugos. Que podemos hacer mucho daño con nuestros coches y que seamos conscientes de que no reaccionemos positivamente ni por educación ni por respeto a las normas, porque entendamos que hay una fuerza coercitiva o punitiva que nos impugna, sino porque realmente tengamos interiorizado de verdad la bondad de lo que estamos haciendo y lo positivo que es para el resto de nuestra sociedad. Mientras que eso no cambie, no conseguiremos romper ese techo. Hay que trabajar mucho en ese aspecto que también ustedes han comentado.

Por último, una de las preguntas para ustedes: ¿Cómo interpretan el hecho de que este verano, a pesar de la baja movilidad que ha habido, porque ha habido una irrupción importante en la movilidad, no se haya reducido en el mismo porcentaje ni los siniestros viales —vamos a llamarles así todos, estamos

ove.DSCD-14.CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 25

totalmente de acuerdo— ni los fallecidos? Para finalizar, como ha destacado algún otro portavoz, el consenso, estamos absolutamente dispuestos a tenerlo y estamos dispuestos a trabajar por ello, pero el consenso no son lentejas viales, son contar con nosotros para aportar, para enriquecerse con nuestros conocimientos, para poder hacer algo mejor. No ponernos encima de la mesa algo que tenemos que aceptar sí o sí. Así que estamos dispuestísimos. Por supuesto que cogemos el guante que nos tiran, pero, sin duda, forma parte de una labor de todos, y especialmente del partido que está en el Gobierno, que es el que tiene que contar con nosotros para todas estas reformas.

Muchas gracias a todos. **(Aplausos)**.

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

A continuación, por el Grupo Confederal Unidas Podemos, tiene la palabra el señor López de Uralde.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Gracias, señor presidente.

Me uno, en primer lugar, al agradecimiento a las asociaciones de víctimas, porque siempre están tirando de la sociedad para que tomemos medidas. Las cifras hablan por sí solas. Cada día mueren cinco personas en nuestro país y otras treinta y seis resultan heridas, víctimas de los —había puesto yo— accidentes de tráfico, lo cambio a siniestros viales. Esta siniestralidad tiene consecuencias dramáticas para las personas, para las familias y amigos y para toda la sociedad, además de tener graves consecuencias económicas. No cabe duda de que hemos avanzado mucho en la prevención de accidentes, pero las cifras siguen siendo demoledoras. Especial preocupación merecen los datos que muestran que peatones, ciclistas y motoristas son cada vez más quienes engrosan las listas de víctimas de accidentes. Cada vez es más evidente la vulnerabilidad de estos colectivos. En este sentido, pensamos que es imprescindible avanzar en medidas políticas cuyo objetivo prioritario debe de ser la prevención de accidentes, la minimización de los daños y el apoyo y la ayuda a las víctimas. Precisamente en el actual contexto creemos que deben priorizarse las medidas que protejan a los colectivos más vulnerables: ciclistas, peatones y motoristas. Observamos con preocupación que a las causas tradicionales de accidentes se suman ahora otras relacionadas con el uso de las nuevas tecnologías, como, por ejemplo, el teléfono móvil, y entendemos que debemos dedicarle una atención especial a este tema.

Quiero, asimismo, traer a debate o llamar la atención sobre las víctimas de la contaminación, un número creciente y que se cifra en decenas de miles, aunque es bastante desconocido. Estudios recientes hablan de 30 000 víctimas en España por contaminación y también demuestran que hasta un 15% de las muertes de COVID pueden venir inducidas por la exposición a contaminantes, una cuestión que hasta ahora no ha sido demasiado tenida en consideración.

Quería decirle al portavoz del Partido Popular, al señor Gamazo, que hoy no era el día para tratar de sacar un ventajismo político. Las víctimas nos han hablado de consenso y hoy era un día para homenajear a las víctimas y para tratar de comprometernos con ellas. Es mucha la tarea que tenemos por delante y por eso nuestro compromiso con ese trabajo y con ese consenso.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para concluir el turno de los portavoces, la señora Granollers, en nombre del Grupo Republicano, tiene la palabra.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

En primer lugar, me voy a sumar a los agradecimientos a Mar, Fernando, Domingo y Yolanda por sus intervenciones, por sus ideas, por todo lo que nos han aportado esta tarde en todas las intervenciones. Les agradecemos también su labor, pero, sobre todo, la labor de las asociaciones a las que representan, porque probablemente todas sus asociaciones están llenas de personas que están trabajando voluntaria y altruistamente para ayudar a las personas a reponerse del duro golpe que supone un siniestro vial, y les vuelvo a agradecer su excelente labor para que estas personas puedan continuar con sus vidas familiares y laborales.

También tengo un recuerdo especial para todas las víctimas, especialmente las que murieron. Para ellas, para su recuerdo tenemos que encontrar un consenso, pero especialmente para las que quedasteis aquí, para poder continuar trabajando y luchando para que se puedan mejorar todas las condiciones.

Estamos totalmente de acuerdo con muchísimas de las ideas que habéis expuesto o que nos habíais mandado por correo, por ejemplo, la coordinación interministerial en materia de seguridad vial la encontramos muy acertada. Está clarísimo que en las vías intervienen muchos factores y los siniestros viales son consecuencia también del estado de las vías. Por eso, tener unas carreteras adecuadas a la

cve: DSCD-14-CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 28

circulación, teniendo en cuenta todos los actores: carreteras, autocares, camiones, bicicletas, patinetes, ciclistas y peatones, tiene que ser muy importante, pero sobre todo para nuestro grupo es de vital importancia la educación vial para terminar con estos siniestros viales. Acabar con ellos es acabar con el sufrimiento de muchas familias y con el destrozo de la vida de muchos jóvenes. Doña Mar nos decía que nos tenemos que preocupar por este tema y, está claro, en nuestro grupo nos preocupamos muchísimo por este tema. Yolanda nos ha hablado de un cambio de modelo de sociedad y está claro. Tenemos que llegar a este cambio de modelo de sociedad y ojalá existiera una vacuna para el sentido común, porque ahora mismo no tendríamos esta pandemia, porque seguramente, con sentido común, muchas de las cosas que están pasando hoy no pasarían.

Para nuestro grupo es tan importante que la educación vial sea trabajada desde todos los ámbitos, puesto que en las vías, tal como hemos dicho, coincidimos todos: peatones, ciclistas, motocicletas, coches, camiones. Todos debemos saber qué representa una señal. Todos debemos saber cuáles son las normas de circulación y, además, todos debemos saber las consecuencias de no respetar estas normas de circulación. Todos debemos saber que no respetarlas causa muerte, mucho sufrimiento y lesiones totalmente irreversibles.

Hay que promover una formación continuada después de obtener el permiso en un mundo tan cambiante. La formación continuada para nosotros es imprescindible y más cuando la formación salva vidas. La propuesta de renovar conocimientos al renovar el permiso nos ha parecido una propuesta excelente.

Una de las propuestas en las que también se coincide es en los factores de riesgo: endurecer la ley para los reincidentes. Está muy bien, pero, sobre todo, hay que educar, y educar especialmente al reincidente, porque comunicar mejor es educar mejor. Incentivar el uso del transporte público es enormemente importante, pero para ello necesitamos infraestructuras. Necesitamos que las zonas rurales estén perfectamente conectadas. Hay muchísimo trabajo por realizar. Hay que reducir la velocidad en las vías urbanas, nos parece muy bien. Incorporación de más carriles bici y regularización de los patinetes, cascos. Tal como ha dicho don Domingo sobre los seguros, que el seguro no cubra solamente el siniestro económico, sino también el siniestro emocional en las personas. Todo esto nos salva y es lo que nos preocupa.

En definitiva, encontramos todas las propuestas excelentes y quiero acabar con una reflexión, me sabe mal que no esté aquí el señor Pere Navarro porque le afecta a él, y sí que les voy a pedir a los compañeros del PSOE que le hagan llegar esta reflexión: salvar vidas es lo más importante. La educación vial es imprescindible, educar, sensibilizar y enseñar, pero tenemos las autoescuelas, que de momento son los principales centros de educación, en un tremendo colapso. Este problema no soluciona salvar vidas, lo acrecienta. Lo acrecienta tanto que nos encontramos en zonas rurales en las que hay gente joven que no se puede sacar el carné, porque no puede ir al examen, que se atreve a circular sin carné de conducir. Esto es un grave, un gravísimo, problema. La DGT tendría que estar solamente preocupada de cómo salvar vidas, en aplicar todas las ideas que ustedes han expuesto aquí y muchas más ideas que se pueden ir recogiendo.

Dejen a cada territorio que se preocupe por arreglar sus materias de exámenes y preocúpense de salvar vidas que es lo más importante.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

Sustanciado este turno de portavoces, les vamos a dar de nuevo la palabra a los representantes de las asociaciones para que puedan contestar a algunas de las cuestiones que se han planteado o completar su intervención.

Yo creo que es mejor que subáis, si os parece. ¿Queréis hacerlo desde ahí? Venga, lo hacemos desde ahí y no tenéis que moveros. Vamos a hacerlo en el mismo orden que tuvimos en la primera intervención. Por tanto, la señora Cogollos, por AESLEME, tiene la palabra.

La señora **DIRECTORA DE LA ASOCIACIÓN PARA EL ESTUDIO DE LA LESIÓN MEDULAR ESPINAL, AESLEME** (Cogollos Paja): Gracias, presidente. **(La señora vicepresidenta, García López, ocupa la Presidencia)**.

Señorías, el consenso que hemos logrado en esta Comisión, igual que el consenso que habrán visto ustedes en muchas de las aportaciones que hemos hecho las cuatro entidades, es algo que teníamos claro. Quizá, Eugenia, Yolanda y yo, que somos psicólogas, entendemos muy bien esa manera holística de que el accidente a la persona no solo le devasta físicamente, sino también psicológicamente. Yo, que trabajé dos años tras mi accidente como psicóloga en un hospital, dos años ayudando a personas que

ove: DSCD-14-CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 27

habían tenido accidentes, soy consciente de lo importante que es la atención psicológica temprana, la diferencia entre el antes y el después que hubo en ese hospital, porque se les atendía a las personas y a sus familiares desde el minuto uno en el que estaban ingresados. Una de las peticiones que yo les hacía llegar, porque era con lo que yo me encontraba, es que hubiera un psicólogo siempre en las urgencias de todos los hospitales. Por lo menos uno por ciudad, provincia o pueblo. ¿Por qué digo esto? Porque donde va una víctima, sea por siniestro vial, por violencia, violencia de género, atentado, por la causa que sea, si no ha fallecido o incluso si ha fallecido, es al hospital y es ahí, en ese mismo momento, donde la persona necesita la atención psicológica, tanto ellos como la familia. Luego, más adelante, la necesitarán de manera continuada mientras dure su ingreso hospitalario. Por eso llevo pidiendo años que el psicólogo de emergencias, que existe como especialidad, no es barrer para adentro porque sea psicóloga, esté en las urgencias. Las asociaciones, las cuatro aquí presentes, damos atención psicológica a todas y cada una de las personas que llaman a nuestra puerta y, por supuesto, siempre gratuita.

AESLEME nació, casi conmigo misma, pero de lo que estoy orgullosa es de que hay 200 personas trabajando, 100 de ellas son lesionados medulares por accidente de tráfico, a los que —en vez de quedarse en casa— se les ha dado una formación, se les ha dado un trabajo y se ha contado con su experiencia, por lo que las personas a las que atendemos son capaces de percibir el riesgo y la consecuencia de cada riesgo. Ese Pepe Grillo, como decíamos, esa conciencia social, como han dicho algunas de sus señorías, es muy importante para la sociedad. Pero si la sociedad no entiende el peligro que tiene contestar una llamada al móvil mientras conduces, si no saben que, si no llevas el cinturón puesto y sales disparado, puedes sufrir una paraplejía o que, si llevas el reposacabezas en el cuello, puedes sufrir una tetraplejía, como fue mi caso, nunca entenderán lo que hay detrás de la norma y lo que hay detrás del cumplimiento de la norma. Es muy importante, de verdad, que tengamos educación desde pequeños. Nosotros, en la etapa escolar, hacemos cuatro campañas distintas. Luego vamos a la universidad, después a las academias y a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. Vamos a las cárceles, a las autoescuelas, a los taseales cuando hay delitos y a las personas mayores. Nos encantan las campañas con mayores activos en los centros de mayores, porque ellos tienen que ser conscientes de que sus capacidades psicofísicas disminuyen, pero tienen que ser ellos mismos los que se pongan también límites. Que eso lo puedan ver para que comprueben que pueden ser un buen modelo para sus nietos sí, cuando van con ellos, les educan, les dicen cómo cruzar y les dicen cómo ir bien en su sillita de retención.

Respecto a las dos personas que han hablado de VOX, creo que hacían dos preguntas concretas. Creo que son las únicas personas que han hecho una pregunta. Por un lado, la importancia de la educación vial. A eso me dedico desde hace treinta años, pero les diré, señorías, que, después de treinta años, no hay dinero para educación vial y cuando yo digo que hemos llegado a cinco millones de niños y jóvenes, me siguen diciendo que la educación se mide a largo plazo. Yo intento hacer educación vial, educación en valores, para que la gente tenga resiliencia y empatía, pero todavía me siguen contestando que la educación se mide a largo plazo. ¿Cuánto es el largo plazo? ¿Treinta años, no habremos llegado ya, por lo menos, al medio plazo?

Sus señorías hablaban de los vehículos de movilidad personal en las ciudades. Hay muchas diferencias. Lógicamente, yo entiendo que cada comunidad autónoma, cada ayuntamiento, dependiendo de quién gobierne, solos o en coalición, gestionan sus competencias de la manera en que cada uno quiere o puede. Para eso los votos de cada ciudad han ido cómo han ido. Yo le puedo decir que nosotros tenemos apoyo de unas comunidades autónomas sí y de otras no, de unos ayuntamientos sí y de otros no, y todos de diversos colores políticos. Con lo cual, como yo digo, este es un tema más de la persona que está que del partido político que está. Por eso a mí me gusta conocer a las personas. Creo que es muy importante que con la reducción a 30, y dado el 53% de vulnerables fallecidos el año pasado, no podemos dejarles circular a ciclistas y patinetes, que no tienen una carcasa, que no van protegidos por nada, sin casco, sin luces, sin ningún tipo de formación, aunque sea cinco horas para que se sepan el reglamento, porque todos hemos visto cómo incumplen la norma. Yo quiero pensar que es por desconocimiento, porque, desde luego, si se saltan un semáforo o van por la acera y son conscientes de que lo están haciendo mal, nos queda mucho trabajo en concienciación. Entonces yo creo que es muy importante el uso del casco, porque ya hay varios estudios internacionales con casos de ciclistas y de patinetes, a nivel europeo y americano, que dicen que las secuelas de esas personas que se han caído en una bici o en un patinete eléctrico se las ha llevado siempre la cabeza, y son lesiones cerebrales irreversibles. Por tanto, seamos un poco valientes. El casco nos va a proteger lo más importante, nuestro ordenador central, la cabeza. Ahora hay cascos con *airbag*, que eso nos protege el cuello y de una

cve: DSCD-14-CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 28

tetrapleja como la mía. No creo que eso sea tan difícil. Si es cierto que cada organismo tiene sus competencias: el ayuntamiento tiene las suyas, la comunidad autónoma las suyas y el Gobierno de la nación las suyas, pero hay cosas que ustedes pueden hacer desde el Parlamento que serán bienvenidas. Por supuesto, que si necesitan cualquier propuesta —yo les mandé hace dos años las que hicimos conjuntamente con la Fundación Mapfre y con la Asociación de la Carretera— les podemos mandar propuestas específicas si recibimos el anteproyecto de ley y sus señorías consideran que podemos aportar algo. Pero estamos para aportar. Aunque pidamos, estamos para aportar. Piensen en nosotros siempre como aliados. No vamos a ser destructivos, sino constructivos.

Perdonen por mi extensión.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias, Mar. El segundo turno es para Fernando, de Stop Accidentes.

El señor **VICEPRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE AYUDA Y ORIENTACIÓN A LOS AFECTADOS POR ACCIDENTES DE TRÁFICO, STOP ACCIDENTES** (Muñoz González): Muchas gracias, señora vicepresidenta.

Como creo que a todos los grupos les hemos mandado ya nuestras propuestas y, por supuesto, estamos a su disposición para poder seguir reuniéndonos con todos ustedes cuando lo necesiten o cuando consideren que podemos aportar algo, no voy a insistir en esto. Creo que al Grupo de VOX, al señor Alcaraz, se lo mandé, pero el correo me lo rechazó. Creo que hay un problema con el correo o no tengo su dirección, pero luego lo podemos hablar y se lo haremos llegar también. Pero creo que el resto de los grupos lo tienen.

Por ello, yo me quería centrar ahora en el día mundial. Nosotros, como el resto de las asociaciones, conmemoramos el día mundial, porque este año nuestro lema es «Porque el recuerdo es presente», porque, evidentemente, nuestras víctimas, como decía antes, están siempre con nosotros. Como todos somos víctimas, todos somos los que tenemos que intervenir y hacer cosas para evitar que esto ocurra.

Como ya creo que antes hemos comentado también, nos solidarizamos con quienes sufren la pandemia del COVID-19, porque evidentemente estamos hablando de dos pandemias en las que muere mucha gente por desgracia. El Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de la Violencia Vial es para todos nosotros un día muy emotivo en el recuerdo siempre presente de nuestros seres queridos. Evidentemente, aunque lo tengamos todos los días, ese día todavía es peor. Sin embargo, por las circunstancias actuales de la pandemia, este año no vamos a poder conmemorarlo. Por los protocolos que están establecidos no vamos a poder realizar aquellos actos que habitualmente hacíamos en manifestaciones públicas en las diferentes ciudades. Y como lo más importante es salvar vidas no queremos que haya ningún tipo de riesgo por este tipo de concentraciones que otros años hemos realizado. Solo les pedimos a las autoridades que se unan a nosotros con una declaración pública de apoyo y compromiso, como la que se ha hecho hoy aquí, como nos pide Naciones Unidas, para reducir la siniestralidad vial en un 50% en 2030, cumpliendo así con los ODS. Nosotros vamos a tener diferentes actos en ciudades de España, insisto, no van a ser como otros años, pero sí vamos a iluminar monumentos y a hacer diferentes actos. En el caso de la Comunidad de Madrid y en otras comunidades se están haciendo también con pantallas en los autobuses, pantallas en los metros y en los tranvías, de forma que concienciamos también a la gente que monta en el transporte público, que es muy importante, y también lo que queremos es iluminar edificios. Por ejemplo, en el Ayuntamiento de Valencia se va a hacer, en Barcelona, en La Coruña y si me permiten, muy brevemente, voy a leerles el manifiesto que desde Stop Accidentes hacemos todos los años en el que, como decimos, todos somos víctimas. Eso está referido al propio domingo. Entonces decimos: Hoy hace exactamente veinte años fundamos la ONG Stop Accidentes. Éramos unas pocas familias indignadas que sufrían en soledad, pero firmemente decididas a luchar contra la violencia vial ante la indiferencia de la sociedad, a unir voluntades para salir del silencio y a reconocer la inmensa tragedia diaria de los mal llamados accidentes de tráfico. Ha sido y es nuestro compromiso prevenir la pandemia del tráfico que cada año en el mundo mata, como ya hemos comentado antes, a 1355000 personas y deja malheridas a más de 50 millones. En nuestro país, durante el pasado año 2019, 1333 personas dejaron su vida en el asfalto y hubo 6534 heridos graves. No aceptamos lo inaceptable, porque sabemos que se puede evitar. Hoy también nos solidarizamos con quienes sufren el COVID-19. Estamos padeciendo dos pandemias con consecuencias muy pericidas y nos estamos enfrentando, más allá del dolor y de la angustia de las familias, a uno de los más graves problemas de salud pública que repercute en el desarrollo social y en la economía del país, aunque en el tráfico tenemos la vacuna: respetar las normas. Hoy, Día Mundial en

ove: DSCD-14-CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 29

Recuerdo de las Víctimas de la Violencia Vial, es para todos nosotros un día muy emotivo en el recuerdo siempre presente de nuestros seres queridos. Estamos unidos con todo el mundo, como nos indica Naciones Unidas, y en especial con la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial, que también en este día conmemora sus diez años de acción. Después del fracaso del primer decenio de acción por la seguridad vial, Naciones Unidas ha propuesto, para la segunda década de acción 2021-2030, alcanzar el objetivo de reducir la muerte y lesiones en las carreteras en un 50 % para 2030. España ha logrado, en los últimos años, situarse entre los primeros países que en Europa ha conseguido reducir la siniestralidad más de un 50 %. Se han salvado muchas vidas. Sin embargo, seguimos sin conseguir un reproche social y mayor conciencia del riesgo en el tráfico. Es importante reconocer que, por primera vez, Naciones Unidas promueve la atención, rehabilitación y reinserción social de las víctimas de accidentes del tránsito, por lo que seguimos exigiendo la creación de una secretaría de Estado para todas las víctimas de hechos violentos, súbitos e inesperados para que encuentren, desde la Administración, la ayuda y el apoyo necesario para orientar de nuevo sus vidas y proteger sus derechos. La justicia debe ser reparadora para las víctimas, preventiva para la sociedad y reeducadora para el infractor. Los derechos humanos forman parte de una política de Estado. Es una obligación y un deber moral del Gobierno, por lo que le pedimos que se comprometa a tomar medidas. Es hora de actuar, adoptando la visión global del sistema seguro, vinculándola a las cuestiones ambientales, de movilidad, de igualdad de género y de planificación urbana. Les pedimos que nos acompañen en un minuto de silencio, que ya lo hemos hecho al principio.

Con lo cual, de nuevo, muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchísimas gracias, Fernando.
A continuación, Domingo García, de Fundación A Víctimas.

El señor **DIRECTOR DE LA FUNDACIÓN A VÍCTIMAS DE TRÁFICO** (García Fernández-Caro):
Gracias.

Quiero subrayar la importancia de la formación y de la información a la población, creo que en eso estamos todos de acuerdo y, además, desde la más temprana edad, quiero decir, casi desde la guardería. Esto es importantísimo. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).** Yo creo que está muy relacionado para que nosotros, que nos dedicamos más a la acción, una vez que se ha producido el accidente de tráfico, nos lleguen lo menos casos posibles y dejemos de existir porque nos lleguen cero casos posibles. Es lo que pretendemos y es lo que nos gustaría. Pero creemos que la información y la formación a todos los niveles es un factor importantísimo.

En segundo lugar, la coordinación interinstitucional. Ya se ha comentado aquí que no pueden ser compartimentos estancos, por una parte, sanidad, y, por otra, justicia. Es necesaria una coordinación, pero enlazado con una atención integral a la víctima. La víctima tiene, como he comentado, unas necesidades biológicas, que son las primeras que hay que atender, las sanitarias, obviamente, pero también tiene unas necesidades sociales y psicológicas. Por tanto, entendemos que eso es fundamental.

En respuesta a la pregunta que se nos ha dirigido sobre la atención inmediata, pues, en todo. En la vida, la atención inmediata mejora la probabilidad luego de recuperación más ágil y mejor. Entendemos que es fundamental y básica una atención inmediata en el tiempo. Yo también me apunto a la psicología, yo soy psicólogo también, y, además, en la parte de medicina, soy doctor en Medicina, con lo cual veo las dos vertientes y es fundamental la atención al paciente, entendiéndolo así, a todos los niveles y de forma inmediata como un todo ante un problema de salud.

Razones por las que no se ha bajado la siniestralidad en esta época de confinamiento y sí ha bajado la movilidad. Efectivamente, hay datos de la bajada del 70 % contra un 55 de la siniestralidad, Yo creo que todo es causa de lo mismo, de la falta de conciencia, de sensibilización y que, por desgracia, sigue habiendo siniestros viales cuando nos movemos. No sé si la sociedad entiende que es un precio que debemos de pagar por la movilidad, pero estamos ya concienciados, estamos ya acostumbrados a ello. Las asociaciones —me atrevo a hablar en nombre de todos— no nos conformamos con esa idea de que es un precio que tenemos que pagar. La verdad es que sigue habiendo conductas poco prudentes, y por eso entendemos, insisto, que la formación y la información son fundamentales en este sentido.

También se nos ha preguntado sobre la colaboración de los ayuntamientos. Yo creo que más que colaboración —es nuestra experiencia— de los ayuntamientos, hay necesidades de los ayuntamientos. Los ayuntamientos vienen a nosotros porque tienen necesidades. Tienen necesidades de formar a sus policías locales, a sus servicios de urgencias precisamente por lo que yo comentaba, porque son personas

cve: DSCD-14-CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 30

que se encuentran ante un accidente y no saben cómo actuar a nivel de atención, psicológico, emocional, con las víctimas y demás. Por tanto, los ayuntamientos, insisto, más que colaborar, necesitan de nuestra actividad para que les ayudemos en ese sentido.

Para finalizar, perdonen la insistencia, creo que debemos estar preocupados por salvar vidas, pero también debemos preocuparnos por atender a los que se han salvado de ese siniestro vial. Creo que son los dos hitos en los que debe pivotar la acción.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

A continuación, la señora Doménech tiene la palabra.

La señora **DIRECTORA DE LA ASOCIACIÓN PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO** (Doménech Moral): Gracias, presidente, señorías.

No sé si voy a poder contestar muy bien a la pregunta sobre por qué no ha bajado tanto el número de siniestros, a pesar de haberse reducido la movilidad. Pero, como antes explicaba, en nuestra entidad, hay también expertos en seguridad vial. Nuestro expresidente es ingeniero de caminos y él nos explicaba que existe una ley que dice que cuando se reduce mucho la movilidad la curva de los siniestros aumenta exponencialmente. Seguramente una de las explicaciones es porque la gente baja la guardia, al haber menos tráfico igual va más distraída y va más rápida. Ahí sigue siendo necesaria la concienciación, pero parece ser que hay una ley que lo explica, una Ley de Seguridad Vial que nos comentaba nuestro expresidente, Ole Thorson, que es experto en el tema.

Por otro lado, coincido con mis compañeros sobre el tema de que la sociedad da por hecho que las víctimas son una consecuencia del progreso, que es el precio que pagar por el progreso y, por tanto, mientras siga habiendo víctimas es necesario atenderlas. Es importante también tener en cuenta que atenderlas también es preventivo. Muchas veces, cuando las víctimas no se acaban de recuperar, puede ser que necesiten medicación, puede ser incluso que acaben en adicciones y todo eso también supone un cóctel peligroso para la movilidad. Por tanto, si las atendemos bien, vamos a evitar que haya personas en el tráfico que pueden poner en peligro a otros. Es decir, es como algo que se retroalimenta, por lo que es importante insistir en que esta respuesta posaccidente debe ser integral. Es importantísima la atención sanitaria, y cuando hablo de sanitaria me refiero a médica y psicológica. La médica creo que todos la tenemos clarísima y siempre hay muchas cosas que mejorar, pero ha habido muchísimos avances, y de la psicológica parece que a veces nos olvidamos, porque las heridas no son tan visibles. Ya lo han dicho mis compañeros, pero insisto en esa atención inmediata, sobre todo, por profesionales que sean expertos en el tema, y también luego en un posterior seguimiento para poder detectar posibles secuelas.

Por otra parte, dentro de la respuesta posaccidente integral también es importantísima la investigación. Antes decíamos que las víctimas necesitan saber la verdad para cerrar su proceso de duelo, pero también saber la verdad o, en este caso, una buena investigación y un buen atestado son cruciales para el tema judicial, para todo el proceso judicial. Por tanto, la investigación es importantísima, así como dotar a las policías tanto de formación como de las herramientas necesarias para poder hacer esta investigación correctamente.

Ya hemos dicho antes que otra de las áreas importantes es que haya una justicia ágil y acorde a los hechos por dos razones. En primer lugar, no puede ser que el juicio sea al cabo de cuatro años, porque la víctima en ese momento quizás ya empieza a recuperarse, por lo menos un poquito, y a los cuatro años viene el proceso judicial que reabre de nuevo la herida y que, como el resultado muchas veces es, no sé ni cómo calificarlo, eso hace que uno se retraumatice todavía más. La justicia ha de ser ágil. En segundo lugar, porque mientras tanto el agresor sigue conduciendo y, por tanto, hasta al cabo de cuatro años no se sabe qué va a pasar con él. Y eso, para un familiar a quien le han matado a un ser querido, es algo que no se comprende.

Y la última pata o área de esta respuesta posaccidente integral sería la inserción social, que muy bien Mar ha comentado, y en lo que trabaja Aesleme muchísimo. Hay que integrar a las víctimas en la sociedad, no solo a nivel laboral, sino también, incluso, favorecer que las ciudades sean accesibles, porque muchas veces es muy difícil. Mar podría poner mil ejemplos. Uno de ellos es que ha tenido que entrar por otra puerta. Sí, hay otra puerta, pero es que ha tenido que entrar por otra puerta distinta. Por lo tanto, de alguna manera, eso también crea relaciones de poder. Esa no accesibilidad para todos también está diciendo qué valores estamos potenciando. Eso también es importante tenerlo en cuenta.

Gracias. **(Aplausos)**.

owe.DSCD-14CO-228

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 31

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Doménech. Antes de concluir la sesión, la vicepresidenta quería también saludar a los comparecientes.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Solo quería dar las gracias a Mar, Fernando, Domingo y Yolanda. El día que hablamos con el director general de Tráfico, al cual agradezco enormemente su presencia durante toda la sesión, nos planteó esta posibilidad de poder comenzar el ciclo de comparencias con vosotros. Todos los grupos políticos estuvimos totalmente de acuerdo y yo ahora me ratifico en el acierto. Sois lo más importante de la seguridad vial. A partir de aquí, creo que ese ciclo de comparencias nos va a permitir tener una visión muchísimo más amplia y global de la seguridad vial y de todo lo que conlleva. Simplemente agradeceremos vuestra presencia y vuestras comparencias tan sumamente interesantes.

Muchas gracias.

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

Muchas gracias, señora Doménech, señor Muñoz, señor García, señora Cogollos, Aesleme, P(A)T. Stop Accidentes y otras asociaciones que no han tenido cabida en esta sesión de la Comisión, pero que sin duda podrán hacerlo. La Asociación de Víctimas y otras organizaciones y entidades representativas de la sociedad civil tendrán ocasión de hacerlo en las próximas semanas y en los próximos meses en ese plan de trabajo que hemos puesto en marcha con ocasión, como decía al principio, de la elaboración que hace el Gobierno de la estrategia de seguridad vial. Sois asociaciones y organizaciones que con vuestro trabajo, con vuestras acciones, vuestras actividades de tantos años ya, impulsáis las iniciativas políticas, las iniciativas del Gobierno, las iniciativas en esta casa, en el Pleno del Congreso y en esta Comisión y las reformas legales, sin duda todavía necesarias, para seguir reduciendo intensamente y con mucha mayor rapidez los siniestros viales hasta conseguir ese objetivo al que no podemos renunciar de cero víctimas.

Para nosotros han sido muy interesantes sus intervenciones, han sido muy ilustrativas. Su llamada al consenso, les tengo que decir que sin duda hará que redoblemos nuestros esfuerzos en un propósito que anima a todos los miembros de esta Comisión desde que empezamos los trabajos, hace casi ya un año en esta legislatura.

Gracias a todos, insisto, por la comparencia, por vuestra disposición a estar con nosotros. Tendremos ocasión, estoy seguro, a lo largo de esta legislatura de volveros a ver por aquí. Esta es vuestra casa y vuestra Comisión. Muchas gracias.

Muchas gracias, señorías, a todos por su participación y por sus intervenciones.

Si más, se levanta la sesión.

Eran las seis y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

cve DSCD-14CO-228



CORTES GENERALES
DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 308

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JUAN JOSÉ MATARÍ SÁEZ

Sesión núm. 8

celebrada el miércoles 3 de marzo de 2021

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias con ocasión del programa de trabajo sobre la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030. Por acuerdo de la Comisión sobre Seguridad Vial:

— Del señor presidente del Real Automóvil Club de España, RACE (Sanz de Barros). (Número de expediente 219/000378)	2
— Del señor Olave Gabarre (en representación de la plataforma PONLE FRENO). (Número de expediente 219/000379)	14
— Del señor presidente de honor de la Fundación para la Seguridad Vial, FESVIAL (Montoro González). (Número de expediente 219/000380)	29
— Del señor Aritzeta Galán (doctor en Psicología de la Universidad del País Vasco, y profesor e investigador de la misma). (Número de expediente 219/000381)	43
— Del señor Moreno López (experto en seguridad vial). (Número de expediente 219/000382)	54
— Del señor Romera Zarza (experto en vehículos de movilidad personal). (Número de expediente 219/000383)	65

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 2

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

COMPARENCIAS CON OCASIÓN DEL PROGRAMA DE TRABAJO SOBRE LA ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD VIAL 2021-2030. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE SEGURIDAD VIAL:

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA, RACE (SANZ DE BARROS). (Número de expediente 219/000378).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías.

Vamos a celebrar una nueva sesión de la Comisión, en la que vamos a sustanciar seis de las comparencias acordadas con ocasión del programa de trabajo que estamos desarrollando en la Comisión a propósito de la estrategia española de seguridad vial 2021-2030 que está elaborando el Gobierno.

Conocen ustedes la dinámica de la Comisión, que muy brevemente les recuerdo. En primer lugar, intervendrá el compareciente por un tiempo de veinte o veinticinco minutos, a continuación los portavoces de los grupos parlamentarios por un tiempo de tres minutos y concluirá el compareciente con una segunda intervención de diez o quince minutos, el tiempo que nos reste hasta la siguiente comparencia. Señorías, les pido que sus intervenciones se correspondan con el motivo de la comparencia, que sean para trasladar al compareciente las cuestiones o comentarios que consideren oportunos sin entrar en debate entre ustedes, que para eso saben muy bien que ya tenemos múltiples ocasiones en sesiones de esta Comisión o de otras, e incluso en el Pleno.

En primer lugar, empezamos la mañana recibiendo a don Carmelo Sanz de Barros, presidente del RACE. El Real Automóvil Club de España es una organización más que centenaria, con más de 300 000 socios, que no necesita mucha presentación porque, insisto, es por todos conocida. Pero sí quería resaltar que, además de realizar el trabajo de asistencia que todos conocemos, trabaja desde hace décadas por la mejora de la movilidad, la seguridad y la formación vial. Su actual presidente, don Carmelo Sanz de Barros, ha hecho una apuesta decidida por la mejora de la movilidad y la seguridad vial, impulsando la creación del centro de formación de la ONU en España, Cifal, que tiene como objetivo precisamente mejorar la seguridad vial en el mundo a través de la formación. Así que le agradecemos a don Carmelo Sanz de Barros su presencia y le damos la palabra para una primera exposición.

Muchas gracias, señor Sanz de Barros.

El señor **PRESIDENTE DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA, RACE** (Sanz de Barros): Buenos días a todos.

Señorías, quiero comenzar mi intervención agradeciendo esta amable invitación que nos hizo el presidente de la Comisión sobre Seguridad Vial, en nombre de sus señorías, para ofrecer y compartir con todos ustedes la visión y el compromiso del RACE en materia de movilidad y seguridad vial; cuestiones que resultan básicas y fundamentales para la institución que me honro presidir. Es un honor para mí estar hoy aquí como presidente del Real Automóvil Club de España, que, como ha mencionado el presidente, es una institución comprometida desde su fundación, hace 118 años, en el desarrollo de la movilidad segura y sostenible. Buena muestra de ello, allá en nuestros orígenes, fue la responsabilidad de elaborar el primer reglamento de circulación en España, la colocación de las primeras señales de tráfico en los caminos para aquellos primeros vehículos que empezaron a circular, el registro de matriculaciones o la representación de nuestro país a nivel internacional en todo lo que tenía que ver con tráfico y seguridad vial. Básicamente, el RACE ejerció de Dirección General de Tráfico hasta 1957 y estos son nuestros orígenes.

Mucho han cambiado las cosas —está claro— desde esos inicios del automóvil en nuestro país, pero no deja de sorprender que algunas cuestiones mantienen hoy aún vigencia, como la convivencia del vehículo con otras modalidades de transporte, la concienciación para la prevención de siniestros viales o, si me permiten la curiosidad, la propia movilidad eléctrica hoy tan de moda, que ya era conocida a comienzos del siglo XX y que incluso permitía a comienzos del siglo XX autonomía de 100 kilómetros/hora. La actualidad del RACE recoge toda esa herencia para configurarse como lo que es hoy, el automóvil club líder en nuestro país, pionero en innovación y en atender las necesidades del siglo XXI.

Algunos datos. Prestamos servicios a más de 10 millones de personas en nuestro país, a usuarios de la vía a los que ofrecemos nuestras soluciones de movilidad dentro y fuera de nuestras fronteras. Para

ove.DSCD-14CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 3

que se hagan una idea, hoy gestionamos, directa o indirectamente, un 40 % del total del parque español de vehículos. En el apartado internacional, el RACE atesora una dilatada trayectoria en el ámbito de movilidad y seguridad vial como miembro fundador de la Federación Internacional de Automovilismo, la FIA, de cuyo consejo mundial formamos parte. El RACE también es miembro de la Federación Internacional de Touring y Automóvil Club, Fitac; de la Global Mobility Alliance, la GMA, liderada por la Asociación Estadounidense del Automóvil, a la que pertenecen instituciones de América, Australia y Europa. También somos miembros y ostentamos la vicepresidencia del ARC Europe Group, que aglutina a automóviles club que representan a más de 180 millones de usuarios en Europa. También pertenecemos y somos miembro del Mobility as a Service Alliance y de la Asociación Internacional de Turismo, la AIT. Asimismo, como se ha mencionado ya, desde el año 2017 el RACE gestiona el único centro a nivel mundial de movilidad y seguridad vial de Naciones Unidas. Su nombre es Cifal Madrid RACE y el reto que tiene este centro es capacitar a profesionales de todo el mundo para trabajar en la prevención de riesgos viales mediante diferentes cursos y programas.

Como han visto sus señorías en esta breve introducción, el RACE está comprometido desde sus orígenes con la búsqueda de soluciones de mejora de seguridad vial y de una movilidad que cada vez resulta más cambiante, como la sociedad misma. En nuestra condición de institución experta y referente en el ámbito de movilidad, la base de nuestro trabajo es: primero, socorrer; segundo, investigar para entender las causas que producen los incidentes, y finalmente, formar y asesorar en materia vial. El RACE, que es una organización sin ánimo de lucro, desarrolla asimismo una importante labor de interés público en la representación neutral de los intereses de los usuarios de la vía, apostando por el conocimiento, la difusión pública e implicación responsable de la sociedad en el debate sobre la transformación de la movilidad que venimos experimentando en estos últimos años. Una labor que abordamos desde nuestra experiencia acumulada en estos 118 años de historia a los que aludía antes y que compartimos con otros socios internacionales, lo que nos permite tener una visión muy global de lo que se aplica con éxito en otros países, como puede comprobar, por ejemplo, en la conferencia de Estocolmo del pasado año. En este sentido, quiero destacar que si bien hoy en día las problemáticas son de carácter global, es muy verdad que las soluciones necesitan ser aplicadas y desarrolladas de forma local, lo que debería ser uno de los retos del futuro en el ámbito de movilidad y seguridad vial.

¿Qué podemos aportar desde el RACE a esta Comisión? Como les indicaba anteriormente, tres son los ámbitos de actividad principales del RACE: la prestación de auxilio en carretera y viaje; la investigación, estudio y análisis continuo en busca de las mejores soluciones para la movilidad, y la formación, el asesoramiento y la concienciación y sensibilización de la sociedad como eje de cualquier estrategia en materia de seguridad vial. En definitiva —y, si me lo permiten, formulado de una manera mucho más simple—, en el RACE auxiliamos, investigamos y formamos. Y es nuestro compromiso en estos tres ámbitos de actuación, que ponemos a disposición de esta Comisión y de sus señorías, nuestra posible contribución para el mejor y mayor bienestar de la sociedad española.

Quiero ahora centrarme en cada uno de estos tres puntos. Permítanme hablar, desde el punto de vista de nuestro servicio de asistencia, de todo lo que tiene que ver con los servicios de auxilio en carretera y hacer un inciso y referirme a la redacción de normas que afectan de forma directa al usuario y a la movilidad, para comentar brevemente el real decreto que está a punto de aprobarse en Consejo de Ministros sobre este asunto. En los últimos años, y gracias al constante avance tecnológico que, liderado por el RACE, se ha producido en las empresas de asistencia en carretera, el concepto de llamar a la grúa ha dejado paso a una realidad mucho más compleja y distinta adaptada a estos tiempos de cambio. Es sofisticada y, sobre todo, capaz de prestar una diversidad de servicios encaminados, por un lado, a socorrer y, por otro lado, a que las personas implicadas y sin experiencia de estar en la vía evacúen la vía lo antes posible. Hoy en día, el usuario que tiene un problema en carretera ya no se puede conformar con que aparezca una grúa para llevarse su vehículo a un taller. El desarrollo de nuevas soluciones en movilidad ha permitido el envío de vehículos de auxilio que resultan más adecuados a las necesidades de los usuarios y que en apenas unos minutos proporcionan una solución que permita proseguir la marcha y llegar a su destino. Esta solución se proporciona en España, en el resto de Europa y en Estados Unidos, en los países más desarrollados, en un tiempo inferior al que comportaría el hecho de subir un coche a una grúa plataforma; plataforma que, en el caso de que pueda acceder al vehículo, quizá retirará el vehículo de la vía, pero no a las personas que lo ocupan ni su equipaje ni el perro, etcétera, lo que conllevará más espera hasta que lleguen otros medios y, por tanto, más riesgo.

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 4

La reforma del Real Decreto de auxilio en carretera, que se aprobará en los próximos días, parece, sin embargo, hacer más hincapié en la grúa misma que en la propia asistencia técnica en el lugar del incidente y en la multitud de servicios auxiliares que se ofrecen a día de hoy en España y en los países de nuestro entorno. Según plantea la última versión que obra en nuestro poder, nos consta que la Dirección General de Tráfico ha realizado un gran esfuerzo en materia de introducción de nuevas tecnologías con la DGT 3.0, en visibilidad de los distintos participantes en las labores de asistencia, así como en dotar de más medios de protección al profesional de la grúa.

Dicho esto, desafortunadamente, el real decreto plantea como casi exclusiva prioridad la retirada del vehículo asistido. Este hecho es, desde nuestro punto de vista, un claro error de la seguridad en nuestras carreteras, ya que, como decía anteriormente, un adecuado servicio de asistencia en carretera puede hoy solucionar más de la mitad de los problemas en el mismo lugar del incidente sin tener que trasladar el vehículo y, sobre todo, sin que personas no acostumbradas a permanecer en la vía estén en ella durante largos periodos, con el peligro que ello comporta. Los datos hablan por sí mismos, siendo las desgracias con los propios ocupantes de vehículos la primera causa de muerte derivada de la asistencia en carretera, seguida de la utilización de la grúa plataforma. La oportunidad es enorme para actualizar la normativa a la realidad actual y por ese motivo el RACE solicita encarecidamente no dejar pasar esta ocasión única de adaptarse a la realidad de la asistencia en carretera en el siglo XXI.

El texto que se nos ha presentado ignora el rol esencial de las empresas gestoras de asistencia, que conforman en sí un verdadero motor de inversión y desarrollo en este sector. Asimismo, aborda solo de manera tangencial las distintas tipologías de vehículos de auxilio que han aparecido en los últimos años, las tecnologías que permiten al vehículo averiado seguir el viaje cuanto antes y los servicios secundarios que se ofrecen a los usuarios, como el taxi, vehículo de sustitución u otros. Es importante mencionar que la grúa hoy en día hace menos de la mitad de los servicios de asistencia y que apenas es un 35% del coste que gestionamos en este tipo de compañías. Esta postura que les acabo de expresar es compartida tanto por la patronal del sector asegurador, Unespa, como por los principales gestores de redes de asistencia en viaje, entre los que nos permitimos de común acuerdo dar también voz al Real Automóvil Club de Cataluña, al RAC, quienes coinciden en señalar con el RACE que el real decreto olvida un gran número de servicios de carácter asistencial que hoy resultan imprescindibles para los usuarios y esenciales para evacuar la vía en el menor tiempo posible, asegurando la seguridad tanto de los profesionales de la asistencia como de los ocupantes de los vehículos. No hay que olvidar que cuando un usuario —y lo vuelvo a repetir— comunica al RACE una avería, se pone en marcha todo un complejo mecanismo y un avanzado sistema de servicios que, en última instancia, tienen como objetivo prestarle el auxilio y la asistencia que requiere en las mejores condiciones posibles.

Paso a nuestro rol de labor investigadora. Como les indicaba anteriormente, la labor de investigación de los técnicos del RACE es la base que inspira la toma de decisiones, el avance del conocimiento en nuestra organización y la necesidad de innovar, lo que nos permite abrir nuevos campos de trabajo llamados a convertirse en nuevas soluciones de movilidad a disposición de nuestros usuarios, de nuestras propuestas formativas o de nuevos proyectos para la reducción de la siniestralidad vial. Esta inquietud investigadora ha impulsado al RACE para seguir avanzando a la misma velocidad que lo hace la sociedad, especialmente en un momento como el actual y en una sociedad como la nuestra, en que la movilidad, la conectividad y la comunicación resultan fundamentales para nuestro desarrollo. Permítanme un ejemplo. Hace muy poquito, las distracciones al volante se centraban en el uso que hacíamos del móvil para hablar exclusivamente; hoy en día, nos encontramos con nuevos motivos de riesgo derivados, entre otros, de la manipulación del teléfono mientras se conduce para hacer uso de las aplicaciones móviles o de las redes sociales, chatear etcétera. Nuestro reto estará, en este sentido, en hacer usuarios responsables mediante la formación vial y en cómo emplear correctamente las novedades en el ámbito de las comunicaciones, de tal forma que los usuarios sean conscientes de los riesgos que un uso inadecuado de las mismas puede comportar. Del mismo modo, cuando hablamos del auxilio en carretera, los aprendizajes derivados del detallado análisis que hacemos de los más de 1,2 millones de asistencias que realizamos anualmente en nuestro país nos han permitido incorporar gradualmente nuevas tecnologías a las labores de socorro.

Hoy en día utilizamos sistemas expertos para la diagnosis remota e instantánea del percauce, e inteligencia artificial en su faceta de *machine learning* para la correcta selección del vehículo de rescate idóneo para cada caso, modelos de regresión para determinar el correcto dimensionamiento de los *call centers* y evitar esperas en las llamadas o sistemas de geolocalización que envían al personal de rescate las coordenadas del cliente sin necesidad ni siquiera de *apps* o de llamadas. Es gracias a la integración

cve: DSCD-14CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 5

de los percances, sus tipologías y la identificación de las necesidades derivadas por lo que hemos conseguido grandes mejoras en la prestación del servicio, que permiten solucionar más de la mitad de los problemas de manera casi inmediata en el mismo lugar del incidente, reduciéndose los tiempos de intervención, lo que se traduce en menor permanencia en la vía y, por consiguiente, en menor riesgo y mayor seguridad para los usuarios. Como ven, el desarrollo y la modernización de los servicios de asistencia que venimos impulsando desde el RACE tienen su origen en una profunda labor investigadora. La investigación y el estudio avanzado de la realidad vial inspiran también las recomendaciones que venimos efectuando desde el RACE a las autoridades de tráfico en materia de regulación. Solo así podremos dotarnos de una legislación vial segura e innovadora. No debemos perder este foco a la hora de trabajar en medidas legislativas, teniendo siempre al usuario de la vía en el centro de las políticas viales; unas políticas que deben abarcar no solo aspectos básicos relacionados con la seguridad vial en sentido estricto, sino con la movilidad en términos más generales.

El último aspecto, la formación vial, que, como decía anteriormente, es uno de los principios básicos de nuestro compromiso con la sociedad, es también un trabajo cuyo resultado es visible a corto plazo, como demuestran nuestros planes de formación en grandes empresas, tanto en Europa como en África y en América Latina, necesarios para desarrollar una nueva generación de usuarios más conscientes y preparados. Este compromiso nos ha llevado a establecer una alianza única en el mundo con una entidad del nivel de Naciones Unidas para la creación de este primer centro global de formación de líderes y autoridades en seguridad vial, que es el centro Cifal Madrid RACE, que lleva ya tres años formando a los formadores que en España, Europa y América Latina llevarán a cabo la importante reducción de siniestralidad compartida en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas. También por nuestra Escuela RACE de Conducción, que tiene su sede en el circuito del Jarama, pasan cada año miles de conductores que descubren el funcionamiento de elementos de seguridad, como el ESP, el ABS o los sistemas de control de tracción, unos sistemas de seguridad activa que estoy seguro de que muchos de ustedes tienen en sus vehículos. Lo que nos demuestran los miles de usuarios que pasan por estos cursos de formación es que la gran mayoría de ellos no conocen el funcionamiento de estos sistemas, ni siquiera su eficacia a la hora de reducir posibles riesgos.

Es importante también promover e impulsar la formación de la seguridad y la protección de los vehículos más vulnerables, como las motocicletas, que, desafortunadamente, cada vez están más presentes en los siniestros mortales en nuestro país. Hace unos días, y fruto de una investigación del RACE, presentamos la campaña «Ponte un airbag» para mostrar la eficacia de los chalecos airbags para motoristas; una campaña desarrollada en colaboración con los pilotos de MotoGP, la asociación de dos ruedas Anesdor y la propia Dirección General de Tráfico. Ejemplos como este muestran claramente cómo aplicamos esta fórmula a la que me refería anteriormente, en la que la investigación se convierte en formación con la creación de materiales de comunicación y concienciación para el usuario. La campaña «Ponte un airbag» es, asimismo, un claro ejemplo de una colaboración en la que participan instituciones públicas y privadas, tal y como establece el Objetivo 17 de los ODS impulsados por Naciones Unidas.

Hasta ahora hemos hablado de presente y ahora me quiero centrar en la Agenda 2030. Es cierto que asistimos a un cambio muy importante tanto en los paradigmas de movilidad, especialmente en los entornos urbanos, como en la evolución que en los últimos tiempos viene produciéndose en nuestros hábitos de consumo. En el entorno urbano, ese cambio de paradigma al que antes me refería viene determinado, fundamentalmente, por la incorporación y popularización de nuevos sistemas de movilidad personal, cuyos usuarios resultan, en última instancia, mucho más vulnerables a posibles riesgos viales. Quienes en nuestras ciudades circulan en motocicleta, bicicleta u otros sistemas de movilidad personal carecen de las necesarias medidas de protección que sí incorporan otros vehículos. Requieren de un marco regulatorio que homogeneice a todos los usuarios de la vía en materia de seguridad, formación, capacitación, responsabilidad civil y uso de las infraestructuras viales, y contribución al sostenimiento de la mejora de las mismas. Un cambio de paradigma que en el entorno urbano ha adquirido también especial dimensión con la eclosión del comercio electrónico y el crecimiento exponencial de los desplazamientos de última milla en sistemas de movilidad personal especialmente vulnerables, que, como todos sabemos, son utilizados por una multitud de *riders*, transportistas y repartidores, y que han conducido a un aumento de la siniestralidad en el ámbito laboral de este tipo de servicios. En este sentido, resulta imprescindible, en nuestra opinión, impulsar medidas de formación continua en personas que dedican una gran parte de su jornada laboral a desplazarse por nuestras ciudades para el reparto del *e-commerce* y que requieren

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 6

de una adecuada prevención de riesgos en el ámbito laboral, poniendo freno así al aumento de la siniestralidad *in itinere* y en la misión que su desempeño profesional les comporta.

Esto me lleva a un segundo punto, que es el estado de los vehículos que desarrollan estas actividades, como son las furgonetas de reparto y, en general, los vehículos industriales. El estado de este parque de vehículos industriales y comerciales en nuestro país es mejorable. Tiene una antigüedad de casi diecisiete años y no debemos olvidar que un vehículo más moderno resulta más seguro que uno antiguo. De ahí nuestra insistencia en la necesidad de extender y prorrogar los planes de ayuda para la compra de vehículos nuevos, que, como todos conocemos, vienen equipados con más y mejores sistemas de seguridad. Nadie duda, tras la experiencia de años anteriores, que un plan de ayudas para la compra de vehículos nuevos resulta una herramienta fundamental para la renovación del parque, ya que es muy antiguo; un plan que, en nuestra opinión, podría hacerse extensivo también al mercado de seminuevos, a los que podrían acceder aquellos usuarios que no pueden permitirse adquirir vehículos nuevos. En este sentido, resulta igualmente imprescindible seguir insistiendo en la renovación de las infraestructuras viales. Los seres humanos seguiremos cometiendo errores, pero unas infraestructuras seguras y unos vehículos que nos protejan más reducirán las consecuencias de esos errores. ¿Por qué, entonces, los niveles de inversión han caído? Según el informe FIA, *A better deal for motorists*, los ingresos de la Unión Europea generados a las arcas públicas por los usuarios de la vía —vía impuestos, vía compra y matriculación de vehículos, impuesto de circulación, gravamen de combustibles e incluso el pago por uso de ciertas vías— prácticamente duplican el presupuesto invertido en estos mismos países en mejora de infraestructuras viales. Así, a nivel de toda la Comunidad Económica Europea, los ingresos procedentes de los mencionados impuestos a la movilidad ascienden a 286 millones de euros, casi un 3% del producto interior bruto de la Comunidad, mientras que la inversión no representa ni el 0,8% del producto interior bruto europeo.

Me dejó muchas cuestiones, como las modificaciones normativas que se aplican en la reducción de velocidad en carreteras secundarias o en las zonas urbanas, el futuro de la propulsión de los coches eléctricos mediante el hidrógeno y otros sistemas y tecnologías, la cuestión del pago por uso de las vías, la elevada carga fiscal que sufren los automovilistas por tener y disfrutar de un vehículo, y el debate de la edad máxima para tener permiso de conducción o, lo contrario, el debate de la edad mínima para obtener ese permiso, temas todos importantísimos, pero que por cuestiones de tiempo me resulta imposible abordar hoy.

¿Qué conclusiones podemos sacar? No quiero terminar sin volver a insistir en el compromiso de una organización como RACE con los Objetivos de Desarrollo Sostenible en materia de movilidad y seguridad vial, un compromiso que iniciamos hace dieciocho años, que va más allá de nuestras fronteras y que se ha concretado en esa formulación sencilla de que auxiliamos, investigamos y formamos para contribuir al bienestar de nuestra sociedad y a la reducción de los índices de siniestralidad.

Permítanme concluir con una petición a sus señorías, que entronca con el compromiso del RACE en su vocación de ofrecer a los ciudadanos de nuestro país el mejor auxilio en sus viajes y desplazamientos. Aunque es normal que la normativa y la regulación puedan ir por detrás de la operativa, no desaprovechemos la oportunidad que nos brinda el momento actual para completar nuestra legislación de asistencia en carretera adaptándola a la realidad actual y mejorando la seguridad de nuestras vías. A nuestro juicio, se debe reconocer normativamente el papel de las compañías gestoras de asistencia e incorporar en nuestra legislación una multitud de servicios que se proporcionan y que van más allá del tradicional 'llamar a la grúa' —señorías, hace décadas que nadie llama a una grúa en este país— y descartar la contribución que en el ámbito de la seguridad vial proporcionan las novedosas soluciones de reparación *in situ* que hoy en día nos permiten los avances tecnológicos. También es momento, desde nuestro punto de vista, de impulsar la regulación de esa nueva movilidad a la que antes me refería, homogeneizándola funcionalmente con la que resulta de aplicación a otros vehículos que utilizan esa misma vía, tanto en materia de normativa vial —seguros, elementos de protección e identificación— como en su contribución fiscal. Avancemos, en definitiva, en la introducción de elementos normativos destinados a la mejora de la seguridad vial, en general, y en la referida a la seguridad vial laboral, en particular con la introducción, por ejemplo, de los datos de accidentalidad *in itinere* y en misión dentro del reporte de información no financiera de las empresas. Insistamos en la inclusión de los vehículos seminuevos en los planes Prever, con el fin de achatarrar vehículos antiguos, sustituyéndolos por vehículos más seguros para aquellas personas que no pueden permitirse vehículos de última generación. Y promovamos medidas para potenciar y desarrollar la formación y la investigación en seguridad vial, tal y como hacemos con

ove: DSCD-14CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 7

el I+D+i en general, equiparando los esfuerzos y ventajas fiscales que se proponen para otros ámbitos de labor investigadora, que sin duda contribuirán a la mejor aplicación de la tecnología en cuestiones tan fundamentales como los sistemas de retención infantil, cuya fiscalidad debería revisarse, igualándola a la de otros países de nuestro entorno.

Termino como he empezado, reafirmando el compromiso de RACE con la mejora de la movilidad y la reducción de los siniestros viales, y agradeciendo el apoyo de sus señorías en materia reguladora para aumentar el alcance de nuestra autoimpuesta misión.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sanz de Barros, por su intervención.

Pasamos a continuación a las intervenciones de los representantes de los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Vasco, tiene la palabra la señora Gorospe.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias, presidente.

Gracias, señor Sanz de Barros, por su intervención y por las explicaciones. Y buenos días a todos. Vamos a tener una sesión larga, así que empecemos con ánimo la jornada.

Ha tocado muchísimas cuestiones y somos muchos grupos, por lo que tampoco podemos formularle muchas preguntas porque le pondríamos en una situación muy comprometida para poder respondernos a todos en el poquito tiempo que tiene. Por tanto, le voy a hacer prácticamente una pregunta. Estamos absolutamente de acuerdo con una reflexión que ha hecho, y es que existen problemáticas globales y soluciones locales. Nosotros compartimos esta reflexión tanto en el ámbito de las políticas públicas como en el de las políticas viales, que las políticas públicas deben guiarse por el principio de subsidiaridad. Aquellas políticas que se realizan por las administraciones siempre tienen más posibilidades de existir. Pero es cierto que en ese ejercicio de respuesta local es muy importante que tengamos en cuenta las referencias que existen a nivel internacional, y usted ha compartido con nosotros todas las relaciones y vínculos internacionales que tienen con sus pares. Nuestra pregunta es, de cara a la estrategia futura de esta década en la que estamos inmersos de seguridad vial, con ese enfoque internacional, qué propuestas haría, por ejemplo, para responder a este reto a futuro del que usted nos hablaba de homogeneizar las medidas de seguridad vial para responder con más acierto a la nueva movilidad. Si usted tuviera que incorporar, con una visión internacional, pero dando una solución local, propuestas concretas en la estrategia de seguridad vial, ¿qué nos recomendaría? ¿Dónde existe algo muy interesante a nivel internacional que podamos imitar, copiar, analizar o descartar?

Gracias.

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

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

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días a todos. Gracias, señor de Barros, bienvenido a esta Cámara. Gracias también por sus valiosas aportaciones y al RACE por el trabajo que realiza a diario por la seguridad vial. Voy a ser muy breve, como suelo serlo siempre. Solo voy a plantear tres cuestiones muy sencillas y muy concretas, porque creo que para lo que traemos aquí a la gente a comparecer es para sacar iniciativas concretas para presentar en esta Comisión y que puedan hacerse realidad.

La primera sería en materia de movilidad sostenible. ¿Cuál es su opinión sobre la sustitución de los impuestos sobre vehículos de tracción mecánica y determinados medios de transportes a impuestos de carácter ambiental? ¿Ve usted viable esa sustitución? ¿Cree que podría hacerse? ¿Podría ser el caldo de cultivo, como nosotros pensamos, para que el propio usuario pueda interiorizar los costes medioambientales derivados del uso de combustibles fósiles y pueda así elegir su vehículo, conocimiento esos costes?

Otra de las preguntas que le quiero plantear —son solo tres y muy sencillas— se refiere a la eterna medida de fomentar la movilidad eléctrica. Sabemos que por la limitación del tiempo no ha podido entrar en profundidad en esta medida, como usted bien ha dicho, pero nos gustaría saber qué opina sobre el fomento de estos vehículos y qué medidas concretas propondrían desde el RACE para hacerlo.

Hablaba usted —y en esto me va algo personal— de los chalecos *airbag* para usuarios de motocicletas. Todos los que vamos en moto sabemos que esa prenda ahora mismo, tal como está fabricada, es carísima. ¿Cree que el Gobierno debería implementar subvenciones o algún tipo de ayuda para que todos los que circulamos en moto podamos acceder a ese bien, que creo que es muy necesario y que provoca

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 8

seguridad en los usuarios? Sabemos que somos muy vulnerables cuando vamos en moto y que cada vez que hay un siniestro es probable que salgamos lesionados, como me ha pasado en alguna ocasión.

Solo quiero agradecerle su exposición y sus respuestas. Le deseo que sigan trabajando como lo están haciendo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cambrero.
Por el Grupo Republicano, tiene la palabra la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, señor presidente.

Buenos días. Me sumo a los agradecimientos de mis compañeros y compañeras por las explicaciones dadas. También será muy breve. Cogiendo un poco el hilo del compañero que hablaba sobre las protecciones y lo caras que son para que la gente se las pueda comprar, ¿qué tendríamos que hacer para que dichas protecciones estuvieran al alcance de todos? No podemos pensar que una cosa que nos salva la vida es cara, porque en cuestiones médicas o sanitarias no nos hemos planteado nunca si unas vacunas no las vamos a poner porque son caras. Creo que las ayudas para protecciones casi tendrían que ser obligatorias.

También creemos que es indispensable la educación obligatoria y desde la infancia. ¿Para qué? Como todos sabemos, un día u otro vamos a tener que convivir, peatones, ciclistas, motocicletas, y debería ser obligatorio que todos conociéramos las normas de circulación y qué hacer en caso de siniestros viales, tal como ha dicho, porque no se trata solamente de llamar a una grúa, sino de saber cómo nos tenemos que comportar cuando nos pasa una cosa así.

Solo quería hacerle estas preguntas. Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Fernández-Lomana.

El señor **FERNÁNDEZ-LOMANA GUTIÉRREZ**: Gracias, señor presidente.

Buenos días, señor presidente del RACE. Voy a tratar de ser breve. Simplemente señalaré dos cuestiones. A nuestro grupo le gustaría saber si ustedes cruzan datos con los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, llámense Ertzaintza, Mossos d'Esquadra o Guardia Civil de Tráfico. Quisiéramos saber si opina que están bien protegidos, si les faltan medios con respecto a las infraestructuras que ustedes tienen; sobre todo, lo que le acabo de comentar, si están suficientemente protegidos, ya que tienen un índice de accidentes y de mortalidad bastante alto.

La siguiente cuestión es qué opina del protocolo que se sigue en países como Suiza, en el que los ciudadanos pagan los seguros de forma temporal, si solamente utilizan el vehículo en época estival y en invierno los tienen guardados. Qué le parece la idea de poderlo pagar de forma transitoria más que de manera fraccionada; es decir, pagar dos, tres meses o medio año, y no como ahora que pagas el seguro un año entero cuando a lo mejor solo utilizas el vehículo dos o tres meses.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Fernández-Lomana.

Por el Grupo Plural, tiene la palabra el señor Boadella. Le pido disculpas porque me he equivocado y no le he dado la palabra cuando le correspondía.

El señor **BOADELLA ESTEVE**: No hay problema, señor presidente.

Muchas gracias, señor Sanz. Yo también quería hacerle un par de preguntas muy centradas en el ámbito de la formación. Ustedes tienen una propuesta, que me gustaría que nos desarrollara, que es hacer obligatoria en los colegios la asignatura de seguridad vial. Quisiéramos saber hasta qué punto sería necesario empezar alguna línea de trabajo en este sentido. Esto lo digo por lo que comentaba usted antes de la movilidad personal, de todas las empresas de reparto, porque son personas que no tiene ningún tipo de carné de conducir pero que se ponen a trabajar con elementos que hacen necesario conocer las reglas de juego en materia de seguridad vial.

La otra cuestión que le quería plantear en el ámbito de la formación es la de la formación continua a los conductores, porque una persona aprueba el carné de conducir y ya no se examina nunca más, aparte de hacer las revisiones médicas. Hasta qué punto haría falta un reciclaje constante o una actuación y

cve: DSCD-14CO-008

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 9

cómo se debería articular esto, según su opinión, no para sobrecargar con más burocracia y más exámenes, sino para intentar abordar la cuestión de manera fácil y transparente.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Boadella.
Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Bas.

El señor **BAS CORUGEIRA**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días a todos. Señor Sanz de Barros, muchas gracias por su presencia ante esta Comisión de Seguridad Vial. Le doy la enhorabuena por su magnífica gestión al frente del RACE y por su exposición de hoy, en la que ha desarrollado muchas e interesantes reflexiones. En función de su dilatada experiencia, y dado que el RACE representa a más de diez millones de automovilistas, me gustaría recabar su opinión acerca de algunas cuestiones que consideramos de interés y que son de actualidad.

En primer lugar, hablaré sobre un tema que afecta a toda España, pero especialmente a Galicia, que es el coste de las autovías y de las autopistas. En Galicia tenemos la AP-9, que es una autopista de las más caras de España, ya que cuesta más recorrer 160 kilómetros entre Vigo y Coruña que 600 kilómetros entre Vigo y Madrid. Además, como exalcalde y vecino de Redondela, sigo reclamando que se elimine un peaje injusto en Rande, que fue un compromiso adquirido por Fomento con la Xunta de Galicia en 2018, y que está sin cumplirse. Nos gustaría conocer su opinión acerca de las recientes declaraciones del secretario de Estado de Transportes, Pedro Saura, sobre la posibilidad de que se introduzca un peaje en el uso de las autovías, donde se pone de manifiesto, una vez más, ese afán recaudatorio insaciable que está teniendo este Gobierno.

Otro tema de actualidad tiene que ver con la caída del 45% de las ventas de automóviles en España y con la descabellada subida del impuesto de matriculación propiciada por este Gobierno. El Partido Popular intentó que el Gobierno tomara las medidas oportunas para que el nuevo modelo de medición de emisiones de CO₂ no provocara una subida del impuesto de matriculación, pero, por desgracia, mientras que en países como Francia y Portugal sí se han tomado medidas, en España no se ha hecho nada y el 1 de enero el impuesto de matriculación encareció el coste del vehículo en una media de 800 euros. Nosotros abogamos, como ya se dijo aquí por algún otro portavoz, por la supresión de este impuesto para gravar únicamente a aquellos vehículos más contaminantes y menos seguros. De esta forma, favoreceríamos la renovación de nuestro parque automovilístico y lo llevaríamos hacia vehículos de bajas emisiones que contribuyan a la mejora de la seguridad vial. Nos gustaría conocer su opinión al respecto.

Un tercer tema serían los resaltes en la calzada o lombos, como los llaman en mi tierra, que han proliferado en multitud de ciudades y que han recibido numerosas críticas, fundamentalmente de organizaciones médicas, como la Sociedad Española de Medicina de Urgencias y Emergencias o la Asociación Gallega de Técnicos de Emergencias Sanitarias. Un ciudadano, Mateo Lafragua, recibió en 2018 el premio ciudadano Ponle freno por su estudio sobre la repercusión de los resaltes en las emergencias sanitarias. Muchas ciudades están viviendo este debate de forma muy intensa. Concretamente en Pontevedra, nuestro portavoz municipal, del Partido Popular, y médico de profesión, Rafa Domínguez, ha presentado distintas iniciativas con las que sensibilizar a las administraciones para que se tenga en consideración el peligro que suponen este tipo de badenes en la calzada para los enfermos que están siendo trasladados en ambulancia y para los profesionales de la salud. Nos gustaría saber qué piensa sobre ese asunto y si el RACE tiene opinión al respecto.

Por último —acabo, señor presidente—, en relación con el proyecto de real decreto por el que se van a regular los servicios de auxilio en vías públicas, me ha dado la sensación de que el RACE ha realizado diversas aportaciones que no han sido atendidas. Como líderes de asistencia en carretera, ¿creen que se está perdiendo una oportunidad para regular este servicio de forma más ambiciosa?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Bas.
Para concluir este trámite, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Pérez Abellás.

El señor **PÉREZ ABELLÁS**: Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señor Sanz de Barros, presidente del RACE. Señorías, hoy celebramos una Comisión de Seguridad Vial de comparencias y de información sobre esta cuestión. Agradezco las palabras de todos

cve-DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 10

los intervinientes que me han precedido que han pedido explicaciones al RACE de la labor que llevan a cabo. Me ha extrañado un poco que el señor Bas, del Grupo Popular, haya sacado aquí el tema de la AP-9, porque no tiene nada que ver, creo que está fuera de contexto, la supresión de los peajes de la AP-9 o las emisiones de CO₂. No sé qué tiene que ver esto con la comparecencia del señor Sanz de Barros.

Dicho esto, quiero agradecer al señor Sanz de Barros, como dije antes, todas las explicaciones que nos ha dado y su exposición, que ha sido muy fructífera. Refiriéndome un poco a los tres pilares de su intervención, al auxilio, me referiré también —ha hablado de ello— al Real Decreto de asistencia en carretera, que es mejorable. Agradezco su buena disposición a realizar aportaciones para la mejora de este real decreto y, sobre todo, que haya mencionado los servicios de carácter asistencial, que parece ser que no los contempla. Sabe que el Gobierno, la Dirección General de Seguridad, tienen una buena disposición.

En cuanto al segundo pilar de su intervención, la investigación, me gustaría que ahondara un poco en lo de los chalecos y chaquetas *airbag* de motos. He visto en su página web que están haciendo investigaciones, y me gustaría que nos lo ampliara un poco más. También, si puede, nos gustaría que hablara del precio de estos chalecos y chaquetas. Dentro de investigación, quisiéramos saber si han estudiado o prevén estudiar algo sobre la conducción sin conductor, porque en muchos sitios se está empezando con esto.

En cuanto al último pilar, sobre la formación, coincido con compañeros que me han precedido en el uso de la palabra en cuanto a la formación vial. Me gustaría incidir en este tema. Yo procedo del mundo educativo, de todas las etapas educativas, acabando en la universidad. Este tema lo trataba mucho cuando era docente y en la formación vial, no solo para conductores, sino también para peatones, les ponía un ejemplo muy significativo. Cuando una mamá cruza un paso de peatones con una silla en la que lleva a su bebé, al ponerse el semáforo en verde para los peatones, ¿quién cruza primero? Normalmente es la silla, y como a veces los coches no paran, el bebé no tiene protección. Es fundamental este tema. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Pérez Abellás.

Señor Sanz de Barros, tiene usted quince minutos para contestar o ampliar la información que nos ha traído.

El señor **PRESIDENTE DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA, RACE** (Sanz de Barros): Señorías, gracias a todos los que me han preguntado. Voy a intentar responder a las distintas preguntas de forma aleatoria, y como algunas inciden sobre puntos similares, procuraré cubrir las todas.

Empiezo con la señora Gorospe. Creo que en el tema de la homogeneización de medidas volvemos al principio de la aplicación local, porque cada ciudad, cada pequeño municipio tiene sus propias particularidades. Es mucho más fácil la homogeneización en la red principal, pero creo que el enfoque tiene que ser precisamente tener una cobertura global que permita a las administraciones más cercanas adaptar esta medida. Hoy por hoy no existe esta homogeneización, es más, estamos viendo que nacen como setas las *smart cities*, los foros, las opiniones, etcétera, y a cada uno se le ocurre una nueva idea, lo que nos está llevando a una desorganización todavía mayor, porque cada uno intenta defender su medida, que probablemente tenga sentido en un área o en unas circunstancias determinadas, y se intentan extrapolar estos distintos movimientos e iniciativas que van surgiendo en lugar de homogeneizar y decidir qué es más apropiado o no en cada una de las áreas.

La nueva movilidad. Aquí voy a dar una respuesta general a todos ustedes. La nueva movilidad ha venido para quedarse, eso está claro, pero tiene unas implicaciones muy importantes, porque tendríamos que aplicar el principio de que a igualdad de uso de la vía deberíamos tener igualdad de riesgo e igualdad de responsabilidades y obligaciones. Esta ecuación parte de un desequilibrio, que es que empezamos con una igualdad de uso de vía, que es verdad, porque aquí todo el mundo utiliza la misma vía, pero el riesgo no es igual. Todos los usuarios de estos sistemas de movilidad personal que están apareciendo son mucho más vulnerables que los principales usuarios de la vía, y las responsabilidades, las medidas de seguridad y las capacitaciones que exigimos a estos usuarios no tienen nada que ver, lo que es una contradicción. Son usuarios más vulnerables. Estamos cuestionando aquí si un señor que va en patinete o en motocicleta debe llevar casco o no, si tiene que estar formado o no, si debe estar capacitado para manejar el vehículo que lleva, etcétera. Creo que en el momento en el que un usuario sale a la vía debe tener las mismas responsabilidades y las mismas obligaciones, utilice el medio que utilice. Además, es

ove: DSCD-14CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 11

una cosa que se mueve a una velocidad increíble. Les puedo poner un ejemplo. En una ciudad que nadie va a cuestionar aquí, como es Ámsterdam, por la que circulan a diario más de dos millones de bicicletas, se están encontrando con un problema, que me comentaba el otro día el alcalde de la ciudad, y es que se les ha disparado la siniestralidad un 35%. Piensas: Caramba, es gente que está acostumbrada a moverse en bicicleta, que utiliza habitualmente la bicicleta, ¿qué ha pasado? Es fácil, que se ha incorporado la bicicleta eléctrica. ¿Saben ustedes cuál es el problema? Que antes el usuario de la bicicleta estaba acostumbrado, aunque lloviese, a ir al ritmo de su pedalada, y cuando tomaba una curva la tomaba a su ritmo; con una bicicleta eléctrica la toman más rápido de lo que están acostumbrados y capacitados y por eso se les dispara la siniestralidad. Lo pongo como un ejemplo sencillo. Por eso tenemos que estar muy dinámicos y muy pendientes de esta nueva movilidad y de todas las normas que aplicamos, porque son muy cambiantes. Para mí es muy importante el principio de que todos los usuarios de la vía deberían tener las mismas responsabilidades y las mismas obligaciones. Con estos usuarios de la vía yo no escataría las medidas de seguridad, porque junto con los peatones son los más vulnerables, nos guste o no.

En cuanto al tema de la educación, en general, hace seis o siete años se hizo un intento de incorporar al currículum obligatorio de los alumnos y no se consiguió. Creo que en las actividades que se desarrollan en nuestras aulas, en sus distintos niveles, es fundamental empezar a introducir la formación vial. La formación vial que debemos introducir en cada área, ya sea primaria, secundaria o juvenil es totalmente distinta. En la primaria, con que se familiaricen con los comportamientos básicos en un ceda el paso, en lo que nos indica una señal, etcétera, es suficiente. En secundaria tenemos programas que ahondan mucho más en empezar a entender el entorno, en la responsabilidad que esto significa. Cuando nos movemos al área de los adolescentes, nos encontramos con que el uso de las nuevas tecnologías y la distracción —no tengan ninguna duda, vean las estadísticas que vean— hoy por hoy son el mayor problema de siniestralidad que tienen nuestro país y los de nuestro entorno. Además, existe la percepción de que si decimos que nos la hemos pegado —con perdón— por una distracción el seguro no nos va a cubrir; por tanto, todos los datos que ven ustedes están infravalorados. Nosotros estimamos que hay un 20 o un 30% de siniestralidad que no se atribuye a distracción que es pura distracción por el uso de las nuevas tecnologías de las que hoy disfrutamos.

En cuanto al tema del pago por uso de los peajes, la posición del RACE es muy clara: todo lo que lleve al usuario a pagar más afecta a la gente que más necesidad tiene. La persona que no se puede comprar un coche nuevo de última generación, la que no puede pagar un peaje, etcétera, es la más afectada por este tipo de medidas. ¿A qué nos lleva esto? A que una persona que no se puede pagar el peaje se va a una vía secundaria. ¿Dónde tenemos la mayor incidencia de siniestralidad en nuestro país? Precisamente en esta red secundaria. A esto llevan las medidas de este tipo. Estamos en contra de todo lo que tiene que ver con incrementar el pago por uso, el peaje y tal, porque sabemos que la derivada es que la gente termina yéndose a las vías secundarias, y ahí es donde tenemos el principal problema, porque las infraestructuras son peores. Es peor la red secundaria que la primaria, de la señalización de la red secundaria ni hablamos, porque está hecha hace cincuenta, sesenta o setenta años, de la que en muchos casos somos responsables nosotros, pero que no ha variado. Este es un problema, porque los coches hoy pueden ir mucho más rápido de lo que iban hace cincuenta o sesenta años y te encuentras con el mismo tipo de señalización. En este sentido, nosotros tenemos una posición muy clara.

El tema de la industria, de la caída de ventas, etcétera. ¿Por qué creen ustedes que tenemos un parque de doce años de antigüedad en los vehículos convencionales y de diecisiete años de antigüedad en los vehículos industriales? No hay más que una respuesta, porque la gente no puede cambiar el coche, porque no tienen la capacidad económica que necesitan para modernizarse y cambiar el coche. La mentalidad de prohibir o limitar la movilidad va contra la propia sociedad y la propia evolución. La industria del automóvil nos ha facilitado la movilidad a todos, ha acortado los tiempos, ha aumentado la seguridad y esto no se puede parar con prohibiciones y limitaciones. Entendemos que hay que favorecer esta industria que en nuestro caso, además, representa el 10% del producto interior bruto, que somos el noveno fabricante del mundo. No tendría mucho sentido que no la favorezcamos. Con las medidas de seguridad activas que tienen los coches de hoy día, modernizar el parque por sistema ya va a reducir drásticamente la siniestralidad que tenemos. Es fundamental que tomemos medidas para fortalecer y reforzar esta industria, que es muy importante para este país, porque por defecto va a generar en nuestra población y en los usuarios de las vías una mayor seguridad y tranquilidad al circular por ellas.

En el punto específico de los badenes, que también enlaza con alguna de las medidas que se toman a nivel local, señora Gorospe, nosotros tenemos una posición clara. El tema de los badenes es una

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 12

solución más para el calmado de la movilidad dentro de las ciudades, pero es solo una más. En sitios muy específicos, donde la velocidad ya está muy limitada, como puede ser un área de colegios, estamos a favor siempre y cuando esté bien señalizado, esté bien iluminado y tenga las medidas técnicas que corresponden al tipo de vía y a la velocidad que marcan. Obviamente, estamos totalmente en contra de los badenes en zonas en las que hay un parque de bomberos, delante de un hospital al que llegan ambulancias a toda velocidad, etcétera. Para nosotros es solo una medida de calmado, pero pensamos que hay otras mucho más interesantes y menos arriesgadas. Esta es nuestra posición.

En cuanto a los chalecos y el ejemplo que he puesto para los motoristas. Esto es como todo en la vida, la ley de la oferta y la demanda. Es verdad que hoy estos chalecos son caros, porque valen unos 500 euros. Volviendo al punto de qué es caro para salvar una vida, en teoría para eso no hay nada caro. Está claro que volvemos a lo mismo. Al señor que se gasta 18 000 o 20 000 euros en una moto de alta cilindrada no le va a importar gastarse 600 euros en un chaleco *airbag*, el problema volvemos a tenerlo en el señor que tiene una motocicleta de pequeña cilindrada y que la utiliza para desplazarse. Estamos, repito, en el problema de la oferta y la demanda. Es algo que gracias a la investigación que hemos practicado ya es obligatorio en los pilotos de fórmula 1 y nos demuestran cada fin de semana, en cada carrera, a la velocidad que van esos señores, las bofetadas que se pegan y cómo este dispositivo es capaz de activarse antes de que toquen el suelo y de salvar muchas vidas y librar de muchas heridas. Creo que tenemos que fomentar de alguna manera que se empiece a hacer uso de estas nuevas tecnologías para salvar vidas que ya están contrastadas. En el momento en el que empezamos a incentivar su uso y fabriquemos más, bajará el precio y llegaremos a unos costes más acomodados. Una de las conclusiones que sacamos el otro día en la presentación en la DGT de este programa Ponte un *airbag* —y lo enlazo con la pregunta sobre las fuerzas de seguridad— es que lo empiecen a llevar, por ejemplo, los guardias civiles de Tráfico. Sería un gran ejemplo y además conseguimos la predisposición por parte del director general de Tráfico de que esto suceda así. Por supuesto, creo que inicialmente nuestras fuerzas de seguridad pueden dar el ejemplo de llevarlo en las vías, pero para hacer esta transición, hasta que aumente el volumen y baje el precio, cualquier tipo de subvención o de incentivación es más que bienvenida, pero eso está más en sus manos; desde luego, nosotros estamos a favor. Yo, si mis hijas fueran motoristas, ya les digo que haría el esfuerzo que estuviera a mi alcance para que llevaran un *airbag* porque el riesgo es muy importante.

En cuanto a la conducción sin conductores y todo el tema de la conectividad, yo creo que para los que estamos en esta sala esto más que una ventaja es un problema. Señores, hasta que veamos lo que vemos en las películas en nuestra vida real queda mucho; no somos capaces de cambiar el parque de los coches actuales y estamos hablando de esto, que yo creo que es un factor de distracción. La tecnología está ahí, la tecnología ya está; hay sistemas de nuevas movilidades. Hace unos meses estuve en la sede de Google en California en una reunión en una sala que daba a una nave de un almacén de unos 10 000 metros cuadrados donde, mientras se producía esa reunión, doscientas personas estaban volando en una plataforma de este tamaño de esta altura (**hace gestos con las manos**). No me pregunten ni cuánto vale ni cuál es la tecnología, pero allí estaban volando y lo que hacía Google era solo los sensores para que aquello no se chocara; se elevaban un metro y volaban. Lo que quiero decir es que todo este tema del coche autónomo lo que no debe hacer es distraernos de nuestra obligación, de nuestras normativas en la situación real que vivimos cada día en nuestras calles, en nuestras ciudades y en nuestras carreteras. Para mí todo esto, que está avanzando y que irá generando muchas nuevas tecnologías que afianzarán la seguridad en la movilidad, seguro que sí, pero está tan lejos, está tan lejos que creo no debe distraernos; obviamente, vamos a mantener un ojo en su evolución, pero tenemos que centrarnos en lo que tenemos más cercano.

En cuanto al tema de la ley de auxilio —y también respondo en general a todos ustedes, que lo han mencionado de una manera u otra—, entendemos que la normativa siempre va detrás de la realidad y la realidad hoy es que esta ley —en la que es verdad que nosotros hemos participado con la Dirección General de Tráfico para su mejora sobre el primer borrador que salió, etcétera—, según nuestra visión, se ha centrado puramente en la grúa pensando que la grúa es la asistencia y la DGT 3.0, cuando un vehículo se avería y se para en una vía, ha buscado también formas de identificarlo para poder alertar todo el mecanismo. La obsesión se ha convertido en sacar el vehículo de la vía, pero estos vehículos desafortunadamente casi nunca van solos, llevan equipajes, llevan perros, llevan familia, llevan niños, etcétera. Hoy, como decía, con las nuevas tecnologías, con toda el área de *machine learning*, de inteligencia artificial y de geolocalización las compañías de asistencia que nos dedicamos a esto tenemos

ove.DSCD-14CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 13

más que ubicado el accidente cuando sucede, tenemos la capacidad de detectar con una fiabilidad de un 85 o 90 % cuál es el problema y qué tipo de asistencia necesitan. Nosotros tenemos ahora 16 modelos distintos de vehículos de asistencia, pasando incluso por una moto que habrán visto ustedes por Madrid; en las grandes ciudades, una moto es un vehículo de asistencia de una movilidad rapidísima en lugares donde normalmente hay congestión. Y una moto no arrastra, no se lleva el coche, pero tiene capacidad de solucionar el 70 o 75 % de los incidentes que tiene un vehículo en una ciudad. Creemos que la ley ha mejorado y se han considerado algunas de las sugerencias que hicimos, pero pensamos que se está perdiendo la oportunidad de haber dado un paso más y haber ajustado más no solo el enfoque de la pura grúa y sí el enfoque de la asistencia en global, de la asistencia y de todos los servicios que se prestan en ella.

El carnet de conducir es un problema al que aquí no terminamos de meterle mano. El sistema del carnet de conducir hoy está enfocado a pasar un examen básicamente y esto no es la realidad actual. Como les decía antes, en la escuela de conducción avanzada que RACE tiene en el circuito del Jarama tendrían que ver ustedes a los jóvenes cuando llegan allí y no saben qué es un ABS, no saben cómo reaccionar en ciertas circunstancias, se les demuestra lo de chatear y ven cómo a 50 o 60 kilómetros por hora se llevan todos los conos por delante, imagínense a 100 o 110. Lo que quiero decir es que nosotros estamos a favor del reciclaje de esa formación. Además, pensamos que esa formación debe ser más intensa y más adaptada a las herramientas y a los equipos que la gente utiliza hoy para su movilidad y, por supuesto, al igual que apoyamos y estamos en la escuela primaria, secundaria y en la adolescencia, también estamos ya con los usuarios.

En cuanto a la movilidad sostenible, la sostenibilidad, es un gran debate, pero es un gran debate de industria más que de otra cosa. Aquí las emisiones y el intento de mejorar el medio ambiente son un objetivo que todos tenemos que perseguir, que todos apoyamos, que todos sostenemos, lo que no está claro es cuál es el camino y, por tanto, necesitamos poner un poco de orden. Esta es una industria muy importante; de hecho, nosotros vamos a intentar poner en marcha cuando nos lo permita la pandemia, para junio de 2022, una conferencia a nivel global, que pretendemos que sea tipo Davos, en la que vamos a intentar poner, por un lado, a todos los países —no sé los que estarían de ustedes en Estocolmo, donde están todos los reguladores, todas las administraciones de los distintos países del mundo— y, por otro lado, pretendemos sentar a toda la industria de dos ruedas, de tres ruedas, de cuatro ruedas, de las ruedas que sean, y también a esta industria de nuevas energías, que sea repetitiva, para intentar poner un poco orden y obtener un *position paper* al final de la misma que vaya marcando esta transición, porque esto es una transición que hay que ordenar. Nosotros podemos decir que vamos a prohibir no sé qué, no sé qué año y otra cosa es qué va a ser posible y hacia dónde vamos. Ahora está muy de moda el tema de la electricidad, el tema de las baterías y de los coches eléctricos cuando la industria del automóvil no va por ahí y no lo tiene claro. Como les he dicho en el ejemplo, llevan más de cien años invirtiendo en eso y la evolución nos ha traído a donde nos ha traído. Hoy el 85 o 90% de la inversión en investigación y desarrollo de la industria está en otras áreas, como puede ser el hidrógeno. ¿Por qué? Porque nuestra capacidad de investigación en cien años nos ha traído hasta aquí, a la autonomía que tenemos hoy, etcétera. Lo que intento decir es que a veces las voluntades nos hacen formular propuestas y normativas que a lo mejor no se ajustan a la evolución que la industria puede permitirse y que el ciudadano puede digerir, y que nos lleva a esto. En este sentido, por supuesto estamos a favor de una movilidad sostenible, no concebimos otra, y el llegar a emisiones cero es un objetivo que está en los ODS y que nosotros defendemos; cómo se llega ahí y con qué tecnología está por ver y nos queda mucho que trabajar en ello. Lo único que pido a los reguladores es que no forcemos la máquina en direcciones que a lo mejor no corresponden a lo que nos permiten nuestras capacidades. Por eso, en este foro a nivel mundial que pretendemos traer a este país en junio de 2022 queremos que por primera vez, sobre las tres patas fundamentales de esta movilidad sostenible y este reto que tenemos por delante, la gente empiece a opinar dentro de sus foros y nos digamos las verdades del barquero para que, a la vista de esas verdades del barquero, podamos hacer un plan más o menos razonable.

No me gustaría haberme dejado ninguna pregunta por contestar.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sanz de Barros, ha hecho un esfuerzo de contestación suficiente para todos los grupos. Ha abordado todas las cuestiones planteadas; puede añadir, si quiere, una última cuestión, pero creo que ha quedado sustanciada la comparecencia adecuadamente. Muchas gracias por

cre: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 14

su disponibilidad y por venir hoy. Esperemos tener más ocasiones de poder escuchar sus opiniones, que siempre son interesantes. En nombre de todos, muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA, RACE** (Sanz de Barros): Muchas gracias a ustedes y a usted en particular por su invitación. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR OLAVE GABARRE (EN REPRESENTACIÓN DE LA PLATAFORMA PONLE FRENO). (Número de expediente 219/000379).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos la sesión.

A continuación, recibimos a la plataforma Ponle Freno, que es una plataforma de la sociedad civil muy conocida por todos ustedes, que liderada por el Grupo Atresmedia y todos sus medios de comunicación trata de colaborar muy activamente, y lo consigue, en la reducción del número de víctimas de siniestros de tráfico, y lo hace no solo mediante la pedagogía a través de los medios, sino también con acciones concretas, muchas de ellas muy populares y consolidadas ya. En su nombre, nos acompaña y comparece don Javier Olave, responsable de contenidos de Ponle Freno y secretario técnico del Centro de Estudios de Seguridad Vial Ponle Freno-AXA.

Señor Olave, cuando usted quiera, tiene la palabra.

El señor **OLAVE GABARRE** (en representación de la plataforma Ponle Freno): Muchísimas gracias por habernos invitado. Muy buenos días a todos. No me voy a extender en presentaros al Grupo Atresmedia, que es el grupo audiovisual más grande que hay en nuestro país, porque estoy seguro de que formáis parte de los más de 23 millones de españoles que diariamente durante febrero se han asomado a alguno de los medios del canal. Según los datos de Kantar Media, somos líderes en informativos, líderes en *prime time* y que más de 15 millones de personas todos los días nos visitan al menos un instante en nuestro buque insignia, que es Antena 3 Televisión, aunque, como conocéis, tenemos Onda Cero, La Sexta, tenemos un montón de canales TDT, tenemos una apuesta importante por la cultura y una productora de cine. No me voy a extender porque estoy seguro de que todos formáis parte de ese grupo que algún día, con el mando a distancia, nos concedéis un poco de vuestro tiempo.

Aunque conocéis Ponle Freno, creo que es bueno que no demos algunas cosas por sentadas y que sería bueno que os diera información para que nos ubicarais y que desde este mismo momento, desde esta comparecencia, pudiéramos volver a trabajar en muchas cosas, como ya hicimos hace unos años, cuando hicimos cosas todos juntos, por unanimidad, y que supusieron un gran éxito. Os voy a refrescar la memoria, porque yo he hecho un viaje de entrada y salida en Ponle Freno; lo abandoné durante unos años para otras aventuras profesionales y desde los primeros años, en los que presidía la Comisión Jordi Jané, hasta ahora veo que nos hemos renovado todos mucho. Os digo que dentro de la plataforma aglutinamos a un montón de colectivos, a algunos de los cuales estáis recibiendo. Es el caso de Carmelo, al que acabáis de tener aquí, y de Luis, que me va a suceder en estos micrófonos. Sería absurdo que yo tratara de competir con ellos en la parte técnica de la seguridad vial, entre otras cosas, porque desde que fundamos Ponle Freno acudimos a ellos, a los técnicos, los convertimos en nuestro comité de expertos para que ellos fueran nuestra inteligencia. Nosotros llegamos sabiendo mucho en comunicación, pero sabiendo poco en seguridad vial. Nos rodeamos de los mejores y desde entonces todo aquello que pusimos en marcha fue a propuesta de nuestro comité de expertos. Dado que a algunos de los miembros del comité de expertos y a algunas asociaciones las vais a tener aquí y os van a dar su punto de vista técnico, lo que podemos aportar es el punto de vista del mundo de la comunicación. Yo creo que en la seguridad vial puede haber varios apartados que redundan en la seguridad. Por supuesto, las infraestructuras; por supuesto, la tecnología y, por supuesto, la pedagogía. Yo creo que nosotros, desde el mundo de la comunicación, podemos hacer un gran beneficio a la seguridad vial recurriendo a la información, a la pedagogía y también a la capacidad de *lobby* y de influencia en la sociedad y en la Administración que podemos tener al ser un gran grupo mediático.

Os voy a contar brevemente la historia de Ponle Freno para que veamos algunos puntos en común que os voy a proponer para el futuro inmediato. Ponle Freno nació en 2008 como una operación de responsabilidad social corporativa del grupo Atresmedia; en aquellos momentos no estaba, por ejemplo, La Sexta, éramos más pequeños, básicamente era Antena 3 y Onda Cero. En aquellos momentos lo que se le hubiera pedido a una televisión y lo que una televisión hacía cuando ponía en marcha una operación de responsabilidad social corporativa era asignar un pequeño presupuesto para gastar y hacer anuncios

cve: DSCD-14CO-008

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 15

de televisión. Porque, al final, lo que se espera de una televisión cuando se dedica a algo, y en nuestro caso era a la seguridad vial, es hacer pedagogía, hacer unos anuncios, sacar unos spots gratuitos diciendo ponte el cinturón, no bebas, no corras, no utilices el móvil, y con eso hubiéramos cumplido como televisión. Hasta ahí lo hubiéramos hecho, lo hubiéramos hecho bien y nos hubiera quedado muy bonito en la memoria de final de año que hacemos todas las grandes empresas y nadie nos hubiera podido exigir nada más, puesto que esto se hace gratis y desinteresadamente. Pero nosotros creímos que en la seguridad vial había una oportunidad única, y es única por varias cosas.

Primero, porque existe en gran parte una unanimidad que no existe en casi ninguna del resto de facetas de la sociedad. Cuando uno conecta uno de los informativos —y me gustaría que lo siguierais en los nuestros— ve las discrepancias tremendas. Vosotros representáis a los ciudadanos; los ciudadanos tienen distintas posiciones y en los tiempos modernos es muy difícil que logremos ponernos de acuerdo todos en algo. Eso ocurre en todos los campos que vemos en televisión; siempre hay voces discordantes, hay polémica y hay distintas opiniones. La seguridad vial es una especie de isla donde durante mucho tiempo hemos conseguido que haya en muchísimas cosas unanimidad; hay muchísimas cosas que hacemos por unanimidad y le damos un ejemplo a la sociedad de que somos capaces de remar todos, de identificar un enemigo común, que en este caso son las muertes en la carretera. En otras facetas no hemos logrado la unanimidad, pero contra ese enemigo común la tenemos muchas veces, con lo cual es importantísimo el ejemplo que damos a la sociedad de que en seguridad vial somos capaces de remar todos juntos para que pase algo bueno.

La segunda cosa es que la sociedad civil tiene un enorme protagonismo. En la seguridad vial la sociedad civil no espera a que vengan y le retiren la nieve de la acera sino que sale, coge la pala y la barre, barre la suya y muchas veces la del vecino. Vais a recibir aquí a un montón de asociaciones; habéis recibido a las víctimas, ahora vais a recibir a asociaciones, a técnicos, a gente que trabaja todo el año y que son sociedad civil, como lo somos nosotros en Ponle Freno y en Atresmedia. Somos sociedad civil, que no estamos esperando a que la Administración, por el hecho de que pagamos impuestos, nos solucione nuestros problemas. Por supuesto que somos críticos y por supuesto que somos exigentes con la Administración, porque tiene que ayudarnos a solucionar los problemas, pero como ciudadanos tenemos que hacer cosas. Identificando esas dos oportunidades, nosotros, como grupo grande, tenemos que ser un grupo generalista, un grupo sin enemigos, un grupo amable para el ciudadano, un prescriptor social que trata de tener pocos enemigos. La seguridad vial era un mundo fantástico para esto: el enemigo son las muertes en la carretera y en el otro bando estamos todos. Por otra parte, como os digo, había una oportunidad estupenda de liderar, de aglutinar a la sociedad civil y ponerle voz, y de convertir en protagonistas a mucha gente que está haciendo muchas acciones valiosas en la carretera.

Hasta ahí habríamos dado un paso y habríamos saltado de la televisión a ser un actor de la sociedad civil aglutinando asociaciones que están naciendo. Podíamos haber dado pantalla a lo que están haciendo el RACE, el RAC, Fesvial y tantos otros que vais a recibir aquí, y con eso también habríamos cumplido. Pero no quisimos pararnos ahí. En este momento me hubiera gustado poner un vídeo, pero no hemos logrado al final que eso sucediera. No es muy importante, pero me hubiera gustado que vierais a Matías Prats dando la salida de una carrera en la que decenas de miles de ciudadanos corren por Madrid; me hubiera gustado que hubierais visto los premios en el Congreso, con ministros del Interior de distintos partidos políticos, con distintos presidentes —este año la presidenta del Senado haciéndonos de anfitrión en los premios Ponle Freno—, con entidades de todo signo; me hubiera gustado que hubierais visto a Roberto Brasero sudando la camiseta en la carrera Ponle Freno; me hubiera gustado que hubierais visto a Susana Griso, a Jorge Fernández; que hubierais visto *La Ruleta de la Fortuna* tematizada de Ponle Freno. Es decir, me hubiera gustado enseñaros hasta qué punto la implicación del grupo llega hasta sus últimos términos. No solo usamos al *star system*, sino que lo usamos de manera activa y participan y militan en la causa de la seguridad vial bajo la bandera desinteresada de Ponle Freno. Yo estoy seguro, aunque este vídeo no os lo puedo poner, de que todos tenéis en la retina algún momento que habéis visto en Antena 3, en La Sexta o habéis escuchado en Onda Cero, alguno de estos instantes y a alguna de nuestras estrellas que se remangan y pelean por la seguridad vial, como Matías Prats. Yo siempre digo que Matías es el rostro más popular de España, porque nadie lleva saliendo en *prime time* en televisión media hora los últimos cuarenta años; ni el rey ni nadie sale en televisión tanto como Matías Prats en los últimos cuarenta años y en *prime time*. Así que hasta el tío más popular de España se pone la camiseta y va un domingo a dar la salida y a animar a los corredores y a correr.

cte_DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 16

Como os decía, como grupo de comunicación podríamos habernos quedado ahí, en hacer pedagogía amable y después haber recibido a nuestros expertos y haberle dado voz a sus iniciativas. Pero quisimos hacer más cosas. Os hablaba de las carreras Ponle Freno. Las carreras Ponle Freno, en las que han participado ya 227 956 personas en nueve ciudades de toda España, han producido unos ingresos de 1835 525 euros. Hay muchísimas carreras benéficas y hay que aplaudirlas a todas, pero yo os voy a hacer una matización. La carrera Ponle Freno no es que sea benéfica, no es que destine un tanto por ciento de la inscripción a las víctimas o a un proyecto, no es que cubra los gastos y dedique los beneficios, sino que dedica toda la inscripción. Todos los euros de todos los corredores de España que han corrido con nosotros han ido a causas de terceros dedicadas a la seguridad vial. Y aquí vuelvo a echar un poco de menos el video que os quería proyectar para que hubierais visto una piscina hecha en Barcelona para recuperar lesiones medulares; unas salas especiales que se han hecho en algunos sitios; a un lesionado medular con un exoesqueleto que pagamos con el dinero de la carrera; señales. Un montón de cosas se han financiado con el dinero de esos corredores que, bajo el lema de «Correr hoy salva vidas», han salido y han pagado una inscripción que —repito— del primer céntimo al último han ido destinados a una causa social y han redundado en salvar vidas o en ayudar a aquellos que habían tenido accidentes de tráfico.

Pues ya hemos hecho unas carreras. Hay mucha gente que hace carreras; somos un grupo activo. Hicimos unos premios, que yo creo que están entre los más prestigiosos de España, con la gente que hemos citado. Os comento. Como sabéis, el asesor general de Ponle Freno es Carlos Sainz, alguien con una credibilidad tremenda —yo creo que él y Fernando Alonso son los dos rostros del automovilismo deportivo más conocidos en España— y que puede hablar con una autoridad tremenda diciendo: yo todo lo que corro lo corro en el circuito, lo corro en la pista, pero luego cuando vuelvo a casa lo hago con todas las medidas de precaución. Después hemos hecho jornadas Ponle Freno, en las que algunos habéis participado; campañas, *spots*, mesas redondas. Hasta ahí lo que hacen gran parte de las entidades de seguridad vial, y nosotros, como somos televisión, con pedagogía en televisión y con eso hubiéramos tenido bastante. Dimos un paso más, creamos el centro de estudios que ahora va a ser el Centro de Estudios y Opinión Ponle Freno-AXA. Ahora os tengo que decir, porque ha cambiado —y esta es una novedad que os anuncio—, que nuestro centro de estudios ahora es centro de estudios y opinión. Como centro de estudios, por nuestra alianza con una aseguradora, con AXA, teníamos acceso a los datos de millones de siniestros. Esos millones de siniestros nos permitían construir una realidad empírica de cuándo eran los accidentes, por qué se producían, dónde se producían. Teníamos la foto empírica. Pensamos que no era suficiente y entonces empezamos a promover estudios, y ahora os voy a comentar dos o tres que creo que tuvieron impacto, fueron notarios y fueron aportaciones porque nos salimos de las cosas convencionales que se habían hecho. Como os digo, tenemos la foto empírica de lo que pasa en la realidad, que nos la dicen los datos; con los estudios tenemos la ciencia; la investigación, investiguemos los entornos, pero nos faltaba una cosa que es la que hemos sumado este año, la opinión de los ciudadanos. De poco nos sirve conocer la foto que nos dan los datos, lo que pasa en la realidad, si no somos capaces de conocer también cuál es la foto que ven los ciudadanos. El otro día el director general de Tráfico nos contaba que cuando había 5000 muertos en España, a la gente le preguntaban y la gente pensaba que había 800 o 900. Nos vale de poco saber cuál es la foto real si los ciudadanos están viendo otra realidad, porque los ciudadanos no van a cambiar jamás su percepción si no somos capaces de preguntarles qué opinan de las cosas y cómo las ven, y conjugarlo con lo que nos dice la foto de lo que pasa de verdad. De esta forma, ahora en el centro de estudios y opinión vamos a conseguir tener 360 grados sobre la foto, tanto la foto real como la de la imaginación y opinión de la gente, que nos es muy importante. Con este centro de estudios hemos hecho un montón de estudios tan valiosos o no como la mayoría de las asociaciones que van a pasar por aquí. Me voy a detener en tres cosas que hicimos. Por ejemplo, en 2012 hicimos un estudio con 10 000 mediciones a vehículos en toda España que dio como resultado que el 57 % de los vehículos en los tramos que auditamos, el 57 % de los vehículos, circulaba por encima del límite de velocidad y que en algunos tramos concretos que elegimos —obviamente— el 99 %, 99 % de los vehículos, circulaba más de un 10 % por encima del límite de velocidad. Y, ojo, con esto lo que comunicamos —porque lo bueno de esto es que hacemos el estudio y lo podemos contar— fueron dos cosas, que los ciudadanos necesitamos más pedagogía y más presión para respetar las señales pero que también algunas señales estaban mal puestas, porque un 99 % de los ciudadanos no podían equivocarse en su percepción del peligro en esa vía, así que hay que leer el estudio en los dos sentidos y eso fue lo revolucionario que hicimos. Después hicimos un estudio con cámara oculta sobre los centros donde se expiden los certificados médicos y también los resultados fueron escalofriantes.

cve: DSCD-14CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 17

Los visitamos por toda España, montamos un pequeño comando y los enviamos por toda España a examinarse del psicotécnico por distintos centros. En el 70 % de los centros encontramos deficiencias, 70 % de los centros, siete de cada 10. Y en el 33 % no tenían todos los facultativos que marca la ley que hay que tener, realmente en muchos sitios nos encontrábamos con que una secretaria hacía todo el trabajo y no había psicólogo, no había oculista, no había nadie que supervisara el trabajo. Lo terrible del tema es que visitamos con cámara oculta 25 centros en toda España, en esos 25 centros las dos personas que lo hicieron entraban y declaraban que tomaban Trankimazin, que tenían visión doble, que usaban gafas, que no dormían. Presentaban un cuadro médico tremendo y en muchos casos recibieron recomendaciones de que no deberían conducir, pero la realidad es que de los 25 centros en 17, 17 de los 25, pagamos y nos dieron el psicotécnico aprobado. Eso lo grabamos con cámara oculta y lo emitimos. El último estudio del que os quiero hablar creo que fue revolucionario porque nunca se ha hecho un estudio así en Europa. Diseñamos un aparatito con una ingeniería que media el metro y medio de separación de las bicicletas. Gracias a ese aparatito que se produjo artesanalmente por encargo nuestro diseñamos cuatro aparatos y enviamos a unos ciclistas a recorrer España con ese aparatito montado para contar cuántos vehículos pasaban a metro y medio, por encima del metro y medio y por debajo del metro y medio. Incluso contamos con que Induráin montó uno de los tres aparatos y salió a entrenar con el aparato y nos consolidó sus datos y su percepción personal. Y los datos nos decían en las bicicletas —que es uno de los vehículos vulnerables que os contarán los colectivos que está disparando los accidentes, se están disparando las víctimas mortales— que el 20 %, el 19,3 % de los coches que adelantaban a los ciclistas en las vías de alta ocupación no guardaban el metro y medio de seguridad. Nosotros llamamos vías de alta ocupación a aquellas en las que había seis vehículos que adelantaban a un ciclista en menos de un kilómetro. Si el 20 % de los vehículos no respetaba la distancia de seguridad en estas vías, quiere decir que el ciclista en todos los kilómetros de su ruta, en todos, estaba en peligro porque había un coche que le pasaba a menos de 1,5 metros. Esto es la primera vez que alguien lo ha medido y lo ha auditado y esa percepción que teníamos de que hay gente imprudente la pasamos a datos. Y a raíz de aquí hubo algunos estudios, alguna serie de cosas de la Dirección General de Tráfico y, como conocéis, ahora se están revisando las normas, se va a bajar en los adelantamientos a ciclistas y se va a modificar el Reglamento General de Tráfico a la vista de datos así.

Con todo esto, creo que ya podríamos sentirnos orgullosos en Ponle Freno, aglutinamos a la seguridad civil, le ponemos voz, hacemos estudios, hacemos encuestas. Ya está, nos vamos a casa. Pues yo creo que lo más importante es lo que os voy a contar ahora y tiene todo el sentido de que lo haga aquí porque esta es la casa de la política, aquí estáis los representantes de los ciudadanos. Nosotros en Ponle Freno decidimos en 2008 que íbamos a hacer política, política en el sentido aristotélico de la palabra, de polis, de hacer felices a los ciudadanos, de mejorar la vida de los ciudadanos. Entonces, nos pusimos a hacer política, a hacer *lobby*. Empezamos a contar con la complicidad de los ciudadanos, tratar con esa fuerza que nos daban los ciudadanos, con las administraciones, con grupos políticos, con los ministerios, teniendo siempre como testigo a una cámara que iba a contar una historia que nosotros queríamos que siempre tuviera final feliz. Dentro de aquella unanimidad que os decíamos lo que queríamos es recoger la percepción de nuestros expertos sobre qué cosas había que cambiar, preguntarle al ciudadano si creía que esas cosas que quería cambiar eran relevantes para su día a día y una vez que los ciudadanos nos decían que sí, ir con esas respuestas, con esa opinión y con la fuerza de la televisión a hablar con instituciones para tratar de poner en marcha que se cambiaran cosas en la vida real. Eso es hacer política, política es cambiar la vida de la gente y cambiarla a mejor. Eso es lo que tenemos que hacer. Y en esa pequeña parcela —desde luego no en otra— en el Grupo Atresmedia en el ámbito de Ponle Freno hemos querido no solo contar el partido sino saltar a jugarlo, centrar los balones, rematarlos, parar los penaltis, calentar en el banquillo, lo que haga falta. Queríamos hacer política y por eso en el pasado —os hablaba de los tiempos de Jordi Jané— hicimos muchas cosas con vosotros. Y me gustaría proponeros muchas cosas y que nos propusierais muchas cosas, que pusiéramos voz a vuestras iniciativas y a vuestro trabajo, porque sé que muchas veces es injusta la percepción del ciudadano. Siempre defendiendo con los amigos que en política pasan muchas cosas buenas, lo que pasa es que no os enteráis de que muchas veces las cosas buenas que pasan, pasan en Comisión y no pasan en el hemiciclo delante de todo el mundo. Pasan dentro de los despachos, en las salas pequeñas, donde efectivamente sin la presión mediática la gente se pone de acuerdo, alcanza cosas y se llega a acuerdos realmente valiosos. Y en ese ámbito nos movimos en el pasado muy bien y nos queremos volver a mover.

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 18

Os vamos a contar cosas porque hacer política es cambiar las cosas, que es lo que quisimos hacer en 2008 cuando arrancamos Ponle Freno; dijimos que no solo íbamos a hacer pedagogía en televisión, no íbamos a hacer solo acciones ciudadanas, no íbamos a hacer solo estudios, no íbamos solo a liderar la sociedad civil en nuestra plataforma sino que necesitábamos cambiar las cosas, cambiar cosas concretas. Vamos a hablar de filosofía, pero vamos a hablar también de aquel stop mal puesto, de aquella señal que falta o de aquel ciudadano que tiene este problema. Y os voy a contar muy por encima alguna de las cosas que logramos haciendo política. Por ejemplo, hemos hecho —se ha convertido en un clásico— una campaña ciudadana de denuncia de señales y carreteras en mal estado, donde llevamos más de 2000 denuncias. Aquí hacemos una cosa cada año excediendo muy mucho lo que debería hacer una televisión. Aquí lanzamos una campaña en la que invitamos al ciudadano a que nos diga dónde está esa señal mal puesta, esa cruce mal puesto, esa pintura que no está, dónde está ese punto negro. El ciudadano nos contesta, nosotros recibimos la denuncia, la auditamos —vemos que sea verdad— y la trasladamos al titular de la carretera. Y posteriormente hacemos un seguimiento para ver si el titular de la carretera se ha puesto las pilas y eso lo ha cambiado o, a veces no se pueden cambiar las cosas porque hay una explicación detrás, somos razonables y no queremos ser talibanes. Con esa presión de la televisión y con ese seguimiento de los temas hay más de 2200 denuncias de señales malas, de curvas mal puestas, de pintura, de señales que faltaban, etcétera, que se han cambiado en España. Son 2250 pequeños o grandes puntos negros que se han solucionado con esta manera que os digo de hacer política.

Atrás quedó también la campaña de las luces veinticuatro horas, ahora son obligatorias. En la Unión Europea ahora no se pueden fabricar coches que no tengan alumbrado veinticuatro horas. Nosotros en 2008 ya hicimos *lobby* aquí para que la DGT empujara en ese sentido y conseguimos que ahora esto esté en la ley. Hicimos también una campaña en pro de que todo el dinero de las multas fuera destinado a seguridad vial. Y esto fue muy complicado porque tiene un gran titular, pero vosotros sufrís a la Administración y sabéis los laberintos tremendos que hay a la hora de que caiga un euro por un lado y acabe en el sitio que tiene que acabar. A veces es tremendo, conseguir que el dinero de las multas acabara en seguridad vial fue tremendo desde el punto de vista administrativo y lo conseguimos. Y lo conseguimos porque peleamos en el lado de los ciudadanos diciéndoles que cada vez que les pusieran una multa no solo se la merecían sino que su dinero iba a ir a salvar vidas, no iba a ir a recaudar, no iba a ir a coches oficiales, no iba a ir a pagar ningún tipo de gasto que les pudiera irritar; iba a ir a salvar las vidas de gente a la que habían puesto en peligro con su comportamiento. Y nuestra sorpresa —o no— es que los ciudadanos lo asumieron muy bien y lo apoyaron unánimemente.

Después hicimos una campaña que fue emocionante a favor del cinturón de seguridad de transporte infantil. Yo he tenido la suerte, y no sé si soy el único en la sala, de que he venido hoy caminando desde casa al Congreso, pero la realidad es que todos los que hayáis venido en coche habéis tenido que venir con el cinturón de seguridad puesto porque es obligatorio. Sin embargo, si habéis venido alguno en transporte público, en el autobús, y en el autobús venía mucha gente —algo que seguramente no ha pasado en estos tiempos—, habéis podido ir de pie agarrados a la barra y habréis venido sin cinturón de seguridad. Nosotros no vamos a perseguir eso, la vida es así y no es realista pensar que a día de hoy a nuestro transporte público solo se pueda subir un ciudadano cuando haya un cinturón de seguridad; eso será deseable y pasará a futuro. Pero sí podríamos pedir que nuestros hijos no fueran a los colegios en autocares sin cinturón de seguridad. Entonces, ahí os voy a poner un ejemplo de cómo hicimos política: primero, les metimos presión a los padres diciéndoles que tenían que exigir que en sus colegios los autocares que llevaran a los niños a sus colegios tuvieran cinturones de seguridad; si no era el cinturón tradicional de anclaje de tres puntos, por lo menos el cinturón ventral, que exige —como sabéis— que los asientos tengan clavos, con un homologación especial, es decir, el problema era complejo no era simplemente poner unos cinturones. Pero mientras les pedimos a los padres que les dijeran a los colegios que no contrataran autobuses que no tuvieran cinturón de seguridad para llevar a sus hijos, hablamos con la Asociación de Autónomos y nos sentamos con ellos porque, evidentemente, muchos de los conductores que hacen el transporte escolar son pequeños autónomos que tienen un pequeño autocar, una furgoneta y si les pasábamos la pelota de decir: ahora te tienes que gastar 10000 euros en poner los cinturones y hacer los anclajes de los asientos bien, les íbamos a hundir su negocio. Nos sentamos con los autónomos y les dijimos: queremos esto, esto es bueno para todos, cómo lo hacemos, qué esfuerzo podéis hacer vosotros y cómo os podemos ayudar. Conseguimos tenerlos de nuestro lado e irnos a la Administración, y a la Administración le pedimos una especie de Plan Renove con el que subvencionara todas esas

ove: DSCD-14CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 19

medidas para conseguir anclajes en los cinturones y asientos anclados al suelo, de tal manera que todo el que llevara niños pudiera incluir eso. Cuando os digo que fue emocionante es que, después de tocar todos los palos, en un debate para el estado de la Nación el presidente Zapatero anunció como una de las medidas del Gobierno que, efectivamente, iba a haber un Plan Renove que incluía varias partidas, y una de ellas era para esto que habíamos peleado con los padres, con los autónomos y con la Administración. El cuento acabó bien, todo el mundo quedó guapo en la tele y conseguimos que muchos de nuestros niños fueran así. Mi hija va al colegio hoy en un autobús con cinturones de seguridad desde aquella época. Así que ahí conseguimos lo que os decía: hacer política, cambiar la vida de los ciudadanos y cambiarla a mejor.

También hicimos una campaña recogiendo firmas para que los ciudadanos se pronunciaran sobre dónde querían los radares porque nos encontramos con que los radares estaban donde había puntos de luz en las autopistas y, sin embargo, los accidentes se producían en las vías secundarias y en los tramos de concentración de accidentes. Esto es algo que ha pasado en la seguridad vial durante muchísimo tiempo. Por ejemplo, en cuanto al paso de peatones, el colegio está aquí, la tienda de chuches está enfrente, pero donde nos queda el paso de peatones bonito es en la esquina, entonces lo ponemos en la esquina, pero los niños van a seguir cruzando por aquí. Tenemos que poner el paso de peatones por donde cruza el niño y no intentar que el niño vaya a cruzar por donde nosotros queremos. En este sentido, por ejemplo, en los radares nos pasaba lo mismo, no se ponían los radares donde hacía falta, se ponían los radares donde había un punto de luz. Conseguimos que en las autopistas la gente fuera a la velocidad reglamentaria y en las autopistas se cumple el límite de velocidad casi a rajatabla, hemos conseguido que no haya muertos, que no haya accidentes, los accidentes y los muertos que hay son por distracción, porque la gente va a una velocidad que considera aburrida y va haciendo otras cosas en el coche, pero ya hay muy poca gente que en vías de doble carril en España muera por velocidad, sin embargo, sigue habiendo puntos negros donde esto pasaba. Entonces, conseguimos que efectivamente se variara, que hubiera una proposición no de ley que salió de la Comisión de Seguridad Vial, que hubiera un mandato al Gobierno y se trasladara a la DGT a través del Ministerio del Interior que había que colocar los radares en estos puntos. Y a día de hoy, esto se está haciendo, ya no buscamos las llaves debajo de la farola sino donde las hemos perdido, ponemos el radar donde hay víctimas y no ponemos el radar donde nos viene bien o donde es barato.

Por fin, ya os quiero contar lo último, que fue lo más complejo, que fue la bandera de Ponle Freno, y es lo que me gustaría que reeditáramos con vuestra ayuda, con la ayuda de todos en este 2021. Fue nuestra campaña de señalización de puntos negros y tramos de concentración de accidentes. Aquí os tengo que decir que entendimos lo complejo que es hacer política y lo complicado que es vuestro trabajo en el día a día porque todo fue muy difícil. Nuestro comité de expertos discutía sobre si había que señalar los puntos negros, los tramos de concentración de accidentes o los tramos europeos con alta siniestralidad, y en esa discusión hubiéramos podido pasar cuatro años sin tomar una iniciativa. Afortunadamente, en una sola reunión lo conseguimos. A veces hacer un titular es muy injusto porque los matices le dan la riqueza a lo que queremos contar, pero si no tenemos un titular no impactamos en el ciudadano. Así que, de todas las definiciones sobre puntos negros y tramos sobre concentración de accidentes, escogimos una que era la más operativa aunque no era la mejor. Con esa nos fuimos a ver a los ministerios, porque esto dependía de lo que entonces se llamaba Fomento e Interior. En Interior estaba nuestro querido Rubalcaba y en Fomento estaba Malena en aquella época. Conseguir que entre dos ministerios se firmara un convenio para que se pusieran unas señales y que esto se hiciera en un espacio corto de tiempo fue un esfuerzo tremendo que hicimos de comunicación. Y conseguimos que 250 000 ciudadanos —ojo, en el año 2008 que ni Internet ni las plataformas populares ni digitales eran lo que son ahora, entonces era muy difícil conseguir firmas— firmaran pidiendo que se señalizaran los puntos negros, aunque, ojo, nuestro fin tanto en aquella ocasión como en la que os vamos a proponer no es que se señalicen los puntos negros, es que se quite la señal de punto negro porque el punto negro se haya solucionado. Nosotros no queremos que nos digan: en esta curva se mata gente, nosotros queremos que esa curva se convierta en una recta o en una curva más segura. Pero lo que podemos hacer de un día para otro es poner una señal y advertir al ciudadano de que entra en un agujero negro, sin olvidarnos de que a futuro lleva un tiempo, cuando es una infraestructura hace falta un plazo de licitación, hay una obra, hace falta un presupuesto. No tenemos que olvidarnos de que ese punto negro hay que solucionarlo pero, mientras tanto, hoy y mañana podemos poner una señal que salve vidas. Como digo, esto fue una operación complejísima pero que la sacamos adelante, y los resultados de la operación, la auditoría de la operación se la voy a leer, a nosotros nos

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 30

resultó tremendamente emocionante. Y es que señalizamos en una primera fase 189 tramos de concentración de accidentes, puntos negros, tramos de concentración de accidentes, y en los tres semestres consecutivos a la señalización se produjeron 171 accidentes menos, que extrapolando los datos del semestre anterior hubieran supuesto 76 heridos graves y 22 víctimas mortales. Cuando nosotros arrancamos Ponle Freno nos agarramos al eslogan que todos hemos cogido alguna vez y es: si con todo esto conseguimos que se salve una vida habrá merecido la pena, pues es verdad, una vida es muy valiosa. Estamos ahora mismo en un entorno en el que la vida se ha devaluado y escuchamos cada día que hay 300 muertos, 400 muertos, 250 muertos, y nos hemos acostumbrado. Ojalá llegue el momento en el que nos volvamos a aterrizar porque mueran cinco personas al día en accidentes de tráfico; ahora parece que son *peanuts*, pero realmente son cinco vidas, son cinco dramas. Pues salvar una vida en Ponle Freno nos hubiera parecido un premio estupendo al esfuerzo que hacíamos, pero en este caso en Ponle Freno, gracias a las administraciones, gracias a la Comisión de Seguridad Vial, gracias a nuestro comité de expertos, gracias a los 250 000 ciudadanos que firmaron conseguimos que las señales se pusieran inmediatamente, y en los tres semestres siguientes ahorramos 22 víctimas mortales, 22 dramas, 22 familias rotas, 22 oficinas donde se iba a hablar de muerte. Un drama tremendo; 76 heridos graves, vuelvo a decir lo mismo. Esos son los datos de lo que conseguimos. Cuando se hablaba de mejorar la vida de los ciudadanos esto es mejorar la vida de los ciudadanos, es lo que hacéis aquí, es lo que hace la DGT, es lo que hacen todo los comparecientes que van a comparecer aquí, es remar para que haya menos dramas, para que haya menos vidas perdidas en la carretera. Así que nuestro gran objetivo es que vamos a lanzar este año muchas campañas, muchas iniciativas y seremos muy receptivos a todo lo que nos queráis hacer llegar, pero nos gustaría mucho, como hicimos en su día, que os pudiéramos pasar un texto consensuado por nuestros expertos, que pensarais que es razonable y que la Comisión lo puede debatir, aprobar y tramitar una PNL, lo que consideréis oportuno, y que de alguna manera lográramos otra vez por unanimidad y otra vez todos juntos auditar los puntos negros porque los carteles que pusimos hace diez años siguen puestos. Entonces, lo primero que hemos pedido es un informe a la DGT que ya está con ello, porque a Pere Navarro la idea le ha gustado mucho, ya están viendo qué ha pasado en esos puntos negros; vamos a tener la foto de lo que ha pasado, pero luego vamos a exigir, vamos a volverle a pedir a los ciudadanos su opinión y su firma, y os vamos a pedir vuestra ayuda y la de todos los colectivos implicados, porque queremos otra vez que vuelva a avisarse al ciudadano de: ojo, entra usted en un sitio peligroso; entra usted en un sitio donde si no pone toda su atención y entra a la velocidad oportuna, puede usted o su familia perder la vida. Esto sería bueno que consiguiéramos que pasara en 2021.

Realmente el tema aquí era el 2021-2030, os estoy hablando del corto plazo porque en televisión somos muy cortoplacistas. Aquí no me voy a extender nada porque los compañeros de antes y después lo han hecho y lo van a hacer mucho mejor que yo, son más técnicos. El compareciente de antes y el de después forman parte de nuestro jurado y de nuestro comité de expertos, así que ellos pondrán la ciencia. Yo creo que en los próximos diez años habría que trabajar en tres líneas, en la línea de...

El señor **PRESIDENTE**: Perdóname, Javier. Si te parece, dejamos esta parte para tu segundo turno de intervención. Damos ahora a los portavoces la oportunidad de hacer una breve intervención y ya concluyes tú como ibas a concluir y comentando las intervenciones de los grupos. Pasamos, pues, a las intervenciones de los grupos parlamentarios. En primer lugar, en nombre del Grupo Vasco, tiene la palabra la señora Gorospe.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias, presidente.

Buenos días. Bienvenido y gracias por su interesante exposición, señor Olave. Empezaré por donde se ha quedado usted, ya que tengo mucha curiosidad por saber cuáles son esas líneas que de cara al futuro y en la Estrategia 2021-2030 ustedes nos propondrían. Empiezo por ahí. Estoy totalmente de acuerdo con una afirmación que usted ha hecho. Si el 99% de la población no respeta una señal, es más que probable que esa señal esté dando una información que no sea la adecuada. Creo que es importante recalcar ese aspecto.

Quiero hacerle una pregunta o una reflexión, porque no sabría cómo llamarlo. Usted ha dicho que son expertos en comunicación —es evidente que usted es un hábil comunicador— y que se acompañan de un panel de expertos o de gente que les va aportando, fundamentalmente, en infraestructuras, tecnología y pedagogía. Indudablemente, es fundamental hacer campañas de sensibilización y concienciación. Mi pregunta o reflexión —lo uno a una conversación que he tenido con un compañero antes de que usted empezara a hablar— es la siguiente. ¿Se trabaja la afición al exceso de velocidad como una adicción sin

ove: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 21

sustancia? ¿En esos paneles de expertos tendría que haber —lo digo como pregunta-reflexión— psicólogos o alguien que pudiera analizar por qué se siguen asumiendo riesgos sobre la vida cuando sabemos perfectamente cuáles son las consecuencias? Indudablemente, tanto ustedes como todas las administraciones públicas hacen una labor encomiable con las campañas de sensibilización, pero es como si se quedaran por encima, en la superficie de la piel. ¿Qué hay que hacer? ¿Cómo lo tenemos que abordar? ¿Hay que apelar a que pueda ser una adicción sin sustancia que genera la velocidad, un tipo de adrenalina que te lleva a no respetar los límites de velocidad y a poner en riesgo la vida? ¿Son valores? ¿Hay en sus paneles de expertos gente experta en antropología sociocultural que pueda analizar cuáles son los valores imperantes en una sociedad que nos llevan a actuar así? Esta es la pregunta-reflexión que quería compartir con usted.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Gorospé. Pasamos a continuación a la intervención del Grupo Ciudadanos, señor Cambronero.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Muchas gracias, presidente. Muchas gracias por su intervención, señor Olave, y bienvenido a esta Cámara. Sin duda, es muy interesante su visión —mucho— y quiero darle la enhorabuena por crear esta plataforma y también a Atresmedia por darle el soporte mediático necesario. Son ustedes el faro en el que muchos ciudadanos ven la seguridad vial y se han convertido ya en una autoridad en este sentido.

Me gustaría plantearle varias cuestiones muy breves. No voy a quitarle mucho tiempo. Una se refiere a un asunto importantísimo, un tema que en esta Comisión es muy recurrente, en relación con el cual hemos aprobado varias iniciativas. Se trata de la mejora de seguridad para los colectivos más vulnerables. La estadística nos dice diariamente que es el sector poblacional que más accidentes está sufriendo últimamente y en el que hay más siniestralidad. Me gustaría saber cómo abordan desde su plataforma Ponle Freno este problema y qué soluciones proponen. Además, ya que usted nos ha pedido, yo también le pido que a través de su plataforma publicite las medidas que estamos tomando en esta Comisión, que creo que son muy buenas en ese sentido.

Otra realidad que hay que abordar es la explosiva implantación de los vehículos de movilidad personal, que también genera un campo de siniestralidad bastante amplio. ¿Cómo está abordando Ponle Freno la presencia de estos vehículos en la calle? ¿Han realizado ya alguna campaña o tienen alguna por realizar?

En cuanto a las penas, este es un tema que no se ha tocado todavía y que me gustaría tocar, la penalidad en los delitos relacionados con el tráfico. ¿Cree que deberíamos proponer reformas en el Código Penal para aumentar la penalidad en este tipo de delitos o crear nuevos tipos penales que castiguen estos hechos sacándolos del campo de la imprudencia, que en muchos casos sabemos que está cogido con pinzas?

Estas son, simplemente, las tres preguntas que quería hacerle. Quiero darle de nuevo las gracias por sus valiosas aportaciones y por comparecer hoy en esta sede y aprovecho para pedirle desde este escaño lo que le he pedido antes, ayuda para publicitar las medidas que aprobamos en esta Comisión e incluso las que estamos proponiendo, aunque no lleguen a aprobarse, ya que pretenden lo que usted ha dicho al final y lo que pretendemos todos en esta Cámara, que es salvar vidas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cambronero. Por el Grupo Parlamentario Plural, tiene la palabra el señor Boadella.

El señor **BOADELLA ESTEVE**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor Olave, por esta brillante exposición del trabajo que hace Ponle Freno, que, como usted comenta, es conocido por mucha, mucha, gente a través de la televisión.

Quería plantearle una cuestión. Usted apuntaba a Atresmedia, el grupo televisivo, y me inquieta saber cómo afrontan el hecho de que cada día la gente vea menos televisión y más plataformas u otros medios de comunicación. ¿Qué estrategia están siguiendo para llegar a otros sectores de población que van abandonando progresivamente la televisión estándar, para entendernos?

Otra cuestión en relación con la cual es de especial interés la opinión de la plataforma Ponle Freno se refiere a lo siguiente. El PDeCAT está muy preocupado por la cuestión relativa a los bloques de hormigón que se han instalado en las calles de Barcelona. Sé que la plataforma Ponle Freno ha denunciado esta

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 22

cuestión. El hecho es clave. Es decir, se gana espacio para los peatones, se gana distancia para gestionar el coronavirus, para entendernos, pero el impacto de un coche contra un bloque de hormigón no es el mismo que puede tener una moto o una bicicleta, como usted bien ha apuntado. Me interesa mucho su valoración sobre la instalación de estos bloques de hormigón en las ciudades y si han tenido algún tipo de retorno por parte del Ayuntamiento de Barcelona, que continúa empeñado en mantener estas instalaciones en la ciudad. ¿Cómo las valoran ustedes?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Boadella.
Por el Grupo Republicano, tiene la palabra la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

En primer lugar, quiero agradecer al señor Olave su intervención y darle mis más sinceras felicitaciones por el trabajo que están haciendo, porque intentar dar visibilidad a todos los siniestros y un contenido es difícil y estáis haciendo un trabajo excepcional.

Solamente le voy a hacer una propuesta. Es una propuesta de comunicación, pues en este caso, tal como usted ha dicho, esto corresponde a los expertos y además es una labor que saben hacer muy bien. Se trata de que comuniquemos en positivo. En los coches tiene que sonar un pitido para que nos pongamos el cinturón de seguridad, en la carretera tienen que instalar un radar para multarnos por exceso de velocidad y renovar el carné, tal como ha dicho —me ha preocupado mucho que se pueda renovar con todos estos antecedentes—, se ha convertido en un trámite que cuanto más fácil sea mejor. ¿Qué nos pasa como sociedad que no somos capaces de ver que si no actuamos correctamente nos estamos jugando nuestra vida y a veces la de nuestra familia? Porque si solo corriéramos cuando vamos solos, bueno, es un intento de suicidio, pero es que a veces conducimos con exceso de velocidad llevando a nuestros hijos en el vehículo. Es como si faltara algo de comunicación o de percepción de por qué reiteradamente nos saltamos normativas de seguridad vial que lo único que hacen es asegurar nuestra vida. E igualmente pasa con los jóvenes y las nuevas tecnologías. ¿Cómo es posible que envíen un whatsapp cuando están conduciendo? ¿Dónde falla la comunicación para que no tengamos claro que es por nuestro bien y que no tenemos que esperar a que nos multen para reducir estas conductas incívicas? Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Granollers.
Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Sánchez del Real.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Muchísimas gracias.

Mi grupo se congratula porque la función que tiene asignada una licencia pública de televisión como servicio público delegado por parte del Gobierno se cumpla, así que le felicito por cumplirla y además por hacerlo —digamos— de forma creativa, pero no deja de ser parte de sus obligaciones televisivas. Usted, como miembro de un grupo de comunicación, sabe que la concesión se renueva cada equis años, y que esta es una de las obligaciones, no lo olvidemos. Dicho lo cual, me parece interesante que ustedes lo hagan creativo y también me parece interesante esta combinación de lo público y lo privado, que a algunos les pone los pelos de punta pero que a nosotros nos parece muy razonable, porque genera efectos multiplicadores, como los que usted nos está contando, de forma creativa, de forma multiplicadora, agregando intereses que no necesariamente son los propios de una televisión pública. Un concesionario de televisión de servicio público puede hacer las cosas de otra manera. Las cosas parece que funcionan; parece que ustedes están haciendo cosas importantes.

Tengo una preocupación. Me gustaría saber, no a efectos de criticarles sino de evaluar el coste que tiene lo público, si tienen calculado a cuánto asciende el equivalente publicitario de sus campañas. No pregunto por el precio de tarifa, que ya sabemos que eso es una gran ficción, pero sí qué supone esto aproximadamente. Lo pregunto para entender cómo suma esto —ya sabe que en otros ámbitos, como el de la cooperación internacional, etcétera, se suman estas cosas—, para saber cuánto estamos invirtiendo entre todos, para medirlo mejor; porque ustedes, con su concesión y sus cesiones de espacio de forma gratuita, están aportando en especie. Me gustaría saberlo, para saber si tenemos que tener más o menos campañas publicitarias de la DGT. Como le digo, lo digo desde un punto de vista técnico, en absoluto crítico —no me lo lea por ahí; ya sabe que con la mascarilla todos parecemos mucho peores o más malos—.

ove.DSCD-14CO-008

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 23

Tengo una petición. Hay un informe de Fesvial sobre —iba a decirle los camioneros— los profesionales de la ruta, los profesionales del transporte. Más de la mitad se sienten ignorados y, creo recordar, casi un 49 % maltratados por los medios de comunicación. Hablo de los profesionales de la ruta, hablo de los camioneros, hablo de los conductores de autobús. Se siente abandonado por los medios de comunicación más de un 60 % y un 49 % se siente maltratado. Le lanzo ese guante, porque en la siguiente comparecencia podrán hablar del informe y ya sé que tienen contacto. Fue especialmente dramático el año pasado, cuando en la ruta solamente estaban aquellos que nos estaban prestando servicio. Se aplaudía a otros servicios o a otros grupos, y el sector del transporte se sintió enormemente abandonado por los medios de comunicación. Estaban en la ruta, no tenían sitios donde parar, ni siquiera para hacer sus necesidades básicas. También aumentó la siniestralidad. No sé si son conscientes de que el año pasado hubo más accidentes en vía de los transportistas públicos porque no tenían sitios para descansar. Nosotros presentamos varias iniciativas aquí en aquel momento para intentar que la Administración se diera cuenta de que no se podía cerrar todo. Le pido por favor que saquen también a los camioneros un poquito en la televisión, que también tienen su corazoncito. Lo agradecerán enormemente.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez del Real.
Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Moro. Cuando quiera.

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

Muchas gracias, señor Olave, por su magnífica exposición. Como ya han dicho mis antecesores, hay que felicitar al grupo Atresmedia por la presentación de esta iniciativa, que surgió, como usted muy bien ha dicho, como una iniciativa de responsabilidad social corporativa. Todos sabemos que a veces muchas iniciativas en otras materias quedan en el olvido o en un postureo, pero creo que usted nos ha recordado lo que vemos cada día y cada año, y es que, efectivamente, se ha consolidado, con unos objetivos claros que van creciendo y se van adaptando.

Yo me he fijado en algunos de los términos que usted ha señalado, en dos que son especialmente importantes, la función de pedagogía y la capacidad de *lobby*. Usted además ha puesto de manifiesto que la tarea que hacen lleva a cabo concienciación, información y visibilización. ¿De qué? Pues usted mismo lo ha dicho, de otras iniciativas ciudadanas, de asociaciones, también de las que se hacían y se siguen haciendo en el Parlamento, como decía el representante de Ciudadanos, porque sin duda ustedes son un instrumento catalizador y visibilizador, a través de sus campañas y de sus iniciativas, de aquello que a los ciudadanos no les llega. Por tanto, creo que viene usted en el momento en el que se plantea una nueva estrategia —y hay que felicitar, si me permite, al presidente, que está desarrollando con mucho ímpetu estas comparecencias—, porque los retos son cada vez mayores y la realidad cambiante. Por tanto, todo lo que podamos aportar desde la sociedad civil, a través de sus representantes en el Parlamento, contribuirá, sin duda, a que no haya una única visión ni una visión de despacho, de técnico, porque a veces es lo que los ciudadanos echan de menos. Como usted bien decía, los ciudadanos tienen que tener una percepción diferente de lo que dicen los hechos y de lo que dicen los datos.

En definitiva, tenemos mucho que hacer conjuntamente. Ustedes nos pueden proporcionar muchos datos. Aunque ya lo hagan a través de su página web, creo que se puede ir más allá. Los datos nos vienen bien a quienes realizamos la tarea política como representantes de los ciudadanos. Pensamos que algunas de estas campañas, que son ya un clásico, se pueden afianzar, porque ello permitirá que determinadas prácticas se conviertan en buenas prácticas.

Me voy a referir solo a esto, para no alargar la intervención. Ustedes, entre sus iniciativas, tienen las de los premios. Yo creo que los premios no dejan de ser un reconocimiento a las buenas prácticas. Por tanto, nos vendría muy bien a todos que desarrollaran una visión menos de denuncia, que en algunos momentos es necesaria, y más de buenas prácticas. Lo pusieron de manifiesto con el tema de los badenes, que ha salido a colación antes, aunque hay muchos otros temas; por ejemplo, la conservación de carreteras o una administración más transparente en materia de seguridad vial. A nuestro grupo le gustaría que valoraran esa idea de buenas prácticas, más allá de la idea de premio, y no solo la idea de la denuncia. Hay que valorar la perspectiva de la información, la de poner de manifiesto que hay que cambiar las cosas. En esto estamos conjuntamente y estamos completamente de acuerdo en que tenemos que estrechar esa colaboración, pero hay que valorar la otra perspectiva. Ya hay administraciones, ya hay personas, ya hay asociaciones, ya hay políticos, ya hay grupos políticos que tienen buenas prácticas,

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 24

buenas iniciativas. Pues tomen este camino, el de las buenas prácticas, y yo creo que contribuiremos a que esta estrategia sea mejor.

Una cosa más, presidente. Creo que ustedes deben contribuir a bajar al detalle cuando definen las estrategias. Me explico. A veces las pequeñas ciudades se ven afectadas porque las estrategias son creadas más para las grandes ciudades. Con esas campañas y también con este planteamiento de las buenas prácticas creo que podemos adaptar mejor las estrategias de movilidad, como la que se está elaborando en estos momentos, para que no sufran las pequeñas ciudades o las zonas rurales por medidas que están solamente concebidas para las grandes vías, para las grandes ciudades.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para concluir este trámite, tiene la palabra, por el Grupo Socialista, la señora Araujo. Cuando quiera.

La señora **ARAUJO MORALES**: Buenos días, señor presidente.

Señor Olave, me sumo a las muestras de agradecimiento que ha recibido por su exposición. Después de oírle, al Grupo Parlamentario Socialista no le queda más que felicitarle. Este proyecto, como bien ha manifestado, nació hace trece años con el único objetivo de concienciar a la gente de los peligros del incumplimiento en materia de seguridad vial, desde ese inicio hasta la última carrera, que, por las circunstancias del COVID, tuvo que hacerse de manera virtual. Consiguió que casi 35 000 personas participaran en esa carrera virtual. El objetivo de traspasar la pantalla y crear un impacto en la sociedad se ha conseguido y, por eso, me gustaría felicitarle en nombre de mi grupo. El objetivo de conseguir un contador cero de víctimas debe ser de todos. En su exposición hemos hablado de comunicación y seguridad vial, de tecnología, de información, de pedagogía, de capacidad de influencia en la sociedad. Pero usted ha hecho una mención que sería necesario que todos los que formamos parte de esta Comisión de Seguridad Vial recordáramos. Usted ha dicho «empezamos a hacer política». Yo creo que ese es el ejercicio noble que en su momento —y me gustaría recordarlo— recogía la Constitución de 1812, La Pepa, la Constitución de Cádiz, cuando en su artículo 13 hablaba de que el objetivo del Gobierno es la felicidad de la nación, puesto que el fin de toda sociedad política no es otro que el bienestar de todos los que la componen. Yo creo que ese es el objetivo que nos trae a todos los que estamos aquí. De ahí que me sume a sus palabras cuando ha hablado de unanimidad. Creo que nosotros aquí, o al menos el Grupo Parlamentario Socialista, que forma parte de esta Comisión de Seguridad Vial, estamos en una actitud proactiva; lo ha demostrado el Gobierno Socialista cuando hemos podido gobernar, lo ha demostrado el propio director general con esa actitud y empatía con la que cada día se toma su gestión.

Y me he quedado esperando el final de su intervención porque hemos oído hablar de qué ha supuesto Ponle Freno desde su inicio hasta el momento actual. A mí me gustaría —permítame la expresión— que nos pusiera deberes porque el ejercicio del periodismo proactivo es el que usted nos ha trasladado hoy en su comparecencia, y ese objetivo creo que está cumplido formando parte de esa complicidad que necesitamos los políticos o los que nos dedicamos a hacer política. De ahí que me gustaría que, como decía, nos pusiera deberes, que nos trasladara qué es aquello en lo que usted entiende que esta Comisión puede ser útil, que puede ser parte de esa otra pata que necesitamos todos para llegar a ese objetivo común de concienciación, de pedagogía y, por supuesto, de conseguir tener cero víctimas. Ojalá en próximas comparecencias pudiéramos no tenerlo aquí —entiéndame la expresión— porque ese objetivo estuviera conseguido. Mientras tanto, evidentemente, tenemos que ser piezas de un engranaje en el que todos tenemos que ser positivos y sobre todo debemos actuar como una pieza más. De ahí que me quede con esa última parte de su exposición para ver en qué —y ese es mi ofrecimiento y el de mi grupo— podemos ser útiles a ese objetivo común.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para finalizar esta comparecencia, para dar satisfacción a las inquietudes de los portavoces de los grupos y para que pueda usted concluir su intervención —que creo que le faltaba algo por decir—, tiene usted quince minutos, o sea que creo que hay tiempo suficiente para poder desarrollar todos esos temas.

Muchas gracias, señor Olave. Cuando quiera.

ove: DSCD-14CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 25

El señor **OLAVE GABARRE** (representante de la plataforma Ponle Freno): Muchas gracias.

A la gente que nos dedicamos a la comunicación muchas veces se nos olvida ese viejo aforismo de que si tenemos dos orejas y una boca es porque hay que escuchar el doble. Disfruto mucho escuchándoos y tomo nota de algunas de las cosas que habéis dicho. Espero no dejarme nada y, si me dejas algo, me lo decís. Iré respondiendo por turnos.

Responderé primero a la señora Gorospe. Hablábamos de nuestros paneles de expertos. A ver si lo puedo contar de manera breve. Una vez montamos unas jornadas a las que trajimos a los mejores expertos en seguridad vial de toda Europa; los trajimos e hicimos un programa por Internet en directo con ellos, y venía el británico diciendo que habían bajado los accidentes de tráfico espectacularmente en el Reino Unido. Yo presentaba el acto y le felicité según arrancamos, le dije que tenían que estar muy contentos, y él me contestó: Es que el tema de la vida y la muerte hay que verlo en 360 grados. Si solo vemos la foto de la seguridad vial, en el Reino Unido estamos consiguiendo que baje el número de personas que se mata en coche, pero estamos convirtiendo el coche en un medio tan seguro que la gente ya no camina y estamos disparando problemas de obesidad y otras enfermedades. Es muy importante ver la foto completa. Entonces, en seguridad vial pasa a menudo lo que usted decía y es que nos concentramos en tener buenos técnicos pero no vemos que esto va de personas y los técnicos de las personas son de otros colectivos.

Respondiendo directamente a su pregunta, sí, nosotros tenemos a un psicólogo en la comisión y tenemos a gente que es experta en pedagogía y en educación. Nuestro comité trata de tener —con la modestia de que cometemos muchos errores— una visión de 360 grados. Si pensamos solo que la seguridad es una cosa de las máquinas, de los coches, de las carreteras, de la infraestructura o de poner multas a los ciudadanos, estaremos equivocados. Si un coche es complejo, no hay nada más complejo que las personas que nos sentamos a conducirlos. Así que esto va de personas y, por supuesto, hay que tener mecánicos de las personas en la comisión. Creo que incidías en eso y en la formación, que por supuesto es fundamental. Luego os hablaré un poco, en respuesta a la señora Moro, de que efectivamente una de las patas de futuro es la formación y probablemente cuando agotemos la tecnología y las infraestructuras sea la más importante. ¿Me he dejado algo? (**Denegación**). No. Fenomenal, que no quería.

Respondiendo al señor Cambronerero sobre publicitar los trabajos de la comisión, por supuesto, desde este minuto yo os digo que todo aquello que hagáis valioso, que sea relevante y se traduzca en cosas concretas, lo publicitaremos. En Ponle Freno, si hay una cosa que nos gusta, es que vamos a las cosas concretas, porque pensamos que la filosofía es imprescindible; hay que saber hacia dónde vamos, de dónde venimos, quiénes somos y qué hacemos, pero eso hay que traducirlo en que hagamos cachitos el elefante y mañana nos peguemos con un trocito del elefante; cosas concretas. Hay que solucionarle el paso de peatones a la señora de Patones que no puede cruzar y que pase el autobús. Siempre que haya cosas en esta Comisión que, más allá de titulares buenos, redunden en beneficios concretos para el ciudadano, contad con mi compromiso de que desde Ponle Freno se dará toda la publicidad a estos trabajos. Lo que querría es que trabajáramos juntos, que nos dijerais cuáles son vuestras inquietudes y vuestras necesidades, que nosotros popularizáramos esos trabajos y que os transmitiéramos también —como plataforma de la sociedad civil— las cosas que nos cuentan los ciudadanos para que de alguna manera ese matrimonio entre los ciudadanos y sus representantes se pudiera materializar también a través de la televisión. Yo siempre cuento en estas cosas es que soy un foroforo del final feliz, lo siento mucho pero a mí me gustan las películas que acaban bien, y a mí en esto de la seguridad vial me encanta cuando somos capaces de hacer algo y esto tiene un resultado como el de los puntos negros y luego lo podemos contar, que ha sido con la ayuda de todos y sin la oposición de nadie. Esto es fantástico, así podemos hacer muchas más cosas.

Me hablaba de los vehículos personales. Efectivamente, este es un problema que crece a lo bestia y donde yo creo que los medios tenemos que meternos porque hay mucha pedagogía de cinturón, de alcohol, de velocidad, etcétera, y no hay pedagogía de patinetes, de bicicletas; hay muy poca. Como son los vehículos vulnerables, muchas veces tratamos de hacer pedagogía con el vehículo poderoso, pero hay que enseñarle también al vulnerable que, por su propio bien, tiene que comportarse con educación. Creo que es un aspecto nuevo este de los vehículos de movilidad personal, que en las ciudades tienen una importancia bestial y tenemos que meternos con ello a fondo. Así que tomo nota con uno de los temas a tratar. El lunes tenemos una reunión del comité de expertos y yo voy a introducir este tema y voy a decir además que es a propuesta de la Comisión, concretamente suya, señor Cambronerero.

cte_DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 26

Con respecto a los delitos de la seguridad vial, a mí me gusta muchísimo el término de violencia vial. No creo que todos los delitos contra la seguridad vial sean violencia vial, pero hay algunos que claramente lo son. a mí me pasma, el otro día hemos tenido una reunión con Instituciones Penitenciarias, con la gente que lleva esto, y es increíble el tiempo que les lleva a los juzgados los delitos contra la seguridad vial; se comen una parte tremenda en las agendas de los fiscales, de los jueces, etcétera. Es tremendo cómo está creciendo, un tercio. Esto es una señal de que no vamos bien y de que tenemos que hacer algo. Creo que aquí lo que tenemos que hacer muy bien es diferenciar lo que es un acto de violencia vial de lo que es una pequeña indisciplina, porque lo fácil es que hagamos sacos y metamos las cosas en sacos y lo difícil es interpretar los sacos. Cuando uno se salta un semáforo por la noche, a dos por hora y viendo que no viene nadie, está cometiendo una infracción de tráfico y debe ser multado, si no hay una razón. En Estados Unidos lo primero que te preguntan es si hay alguna razón por la que usted conducía a una velocidad anormal. Y si por ejemplo llevas a una persona infartada, entonces te abren camino y te dejan que vayas a 200. Puede haber una razón de peso para saltarse la norma. Si no la hay y uno se la salta de manera muy prudente, es un comportamiento irresponsable y merece una sanción, pero si uno se salta un semáforo en rojo a 80 por hora, no es lo mismo. Una cosa es un acto de violencia vial y otra es una indisciplina vial, las dos tienen que ser penalizadas pero una claramente es un delito porque tenemos a un asesino en potencia, que probablemente lo será en otras facetas de la vida y con el coche o la moto se multiplica. Así que yo creo que tenemos que ser capaces de trabajar mucho en esto para que los juzgados no estén colapsados pero que desde luego se entienda que con un coche o con un vehículo en general se pueden cometer actos de violencia y que los actos de violencia tienen que ser perseguidos y condenados como en otros órdenes de la vida. ¿No me he dejado nada? (**Denegación**). Gracias.

Señor Boadella, lo de los bloques de hormigón me parece una medida bienintencionada pero que se ha realizado de una manera atroz. Todos entendemos que en la situación actual a los peatones hay que habilitarles más sitio, porque los peatones tenemos que caminar más separados unos de los otros, luego necesitamos más sitio. Eso se ha unido a la sensibilidad de que las terrazas de los bares son más grandes porque a los hosteleros hay que darles alguna solución para que, si no pueden atender a sus clientes dentro, los atiendan fuera, con lo cual los espacios para los peatones se han reducido. Luego me parece que a lo mejor hay que otorgar a los peatones una zona de las calles y abrirla. Es tener buena intención ceder un trozo por donde van los coches a los peatones. Lo que es un error de proporciones siderales es hacerlo con bloques de hormigón, porque un coche colisionando contra uno de esos bloques de hormigón es un accidente de una cierta gravedad y en ciudad, cumpliendo los límites, nunca va ser un accidente mortal, pero en moto o en bicicleta —yo soy usuario de moto—, cuando una moto va detrás de un coche, no está viendo lo que hay a los lados. En Madrid hay muchísimos accidentes con la aleta de tiburón, que también es una medida poco solidaria con las motocicletas. Es una medida que trata de dar seguridad por aislar a unos vehículos de otros, pero a cambio pone en peligro a las motos y causa accidentes de cierta gravedad todos los días. Los bloques de hormigón son el no va más. Quien ha hecho eso jamás se ha subido en una motocicleta, porque es de un riesgo espectacular llenar la vía pública de bloques de hormigón. Luego, sí a delimitar zonas de los vehículos para que los peatones podamos tener distancia social y pasear y caminar, pero no rotundamente a esos bloques de hormigón, que en opinión de Ponle Freno deberían ser retirados ya, inmediatamente. No sé si me he dejado algo. (**Denegación**). Gracias.

Señora Granollers, dice que comuniquemos en positivo. Desde luego que sí. Tienes toda la razón. La seguridad vial se construye muchas veces en término de sanción, multa, persecución del ciudadano o reglamentación, y hay que premiar los comportamientos responsables, que son los de la mayoría y que son muchísimos. Es verdad que todos nos fijamos en los comportamientos insolidarios, pero la cantidad de comportamientos solidarios que hay en la carretera es tremenda. En los Premios Ponle Freno —va a ser una contestación común— tratamos de reconocer iniciativas de ciudadanos particulares que hayan hecho algo valioso y solidario. Creo que es muy importante porque creo que con eso damos un ejemplo que van a copiar otras personas. Ahora mismo recuerdo el ejemplo de un camionero, un profesional de la conducción, al que dimos un premio. Iba con el camión, vio un vehículo que estaba mal señalizado con un problema, colocó el camión, colocó el *warning*, puso todas las señales y, cuando él había organizado todo un dispositivo con el cual aquello era visible, entonces se bajó y ayudó a aquella persona a cambiar la rueda o hacer lo que fuera. Pero su primer hábito con el camión fue involucrarse en el problema de un ciudadano. Lo espectacularmente bien porque lo primero que hizo fue señalizar. Los que son aficionados a las carreras en los circuitos saben que, cuando se cae una moto o choca un coche delante, los comisarios siempre dicen que nunca hay que ayudar, lo que hay que hacer es señalizar para que los que

cve: DSCD-14CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 27

vienen no hagan el accidente más grande. Y una vez que el accidente esté señalizado, entonces hay que atender a la víctima. Así que estoy completamente de acuerdo en lo de comunicar en positivo.

Respecto a qué nos falta como sociedad, yo creo que está clarísimo que nos falta formación. Por utilizar un ejemplo de comunicación positiva, creo que hemos mejorado mucho. Eso no quiere decir que estemos bien. Voy a poner un ejemplo. Antes uno entraba en un bar y decía: me he hecho Barcelona-Madrid en dos horas y media. Y los amigos le aplaudían como campeones. Esas conversaciones hace mucho tiempo que no las percibo y estoy seguro de que si alguien entra en un bar y a los amigos les dice: «he venido de Barcelona a Madrid en dos horas y media», alguno le dirá: «pues tú eres un asesino en potencia y yo no me voy a juntar contigo y no te voy a reír la gracia». Eso es parte de cómo ha cambiado. Yo ahora mismo veo muchísimas cosas en televisión y realmente hemos dado un cambio muy fuerte, porque ahora nos llaman la atención cosas. Por ejemplo, que un coche circule a 170 kilómetros por hora ahora sale en el telediario, ante se presumía. Esta sociedad ha dado un gran cambio. El otro día cayó en mis manos el anuncio del 850. Los que sean tan veteranos como yo recordarán aquel coche. Aquel coche se publicitaba como que con cuatro o cinco personas y cargado hasta los topes cogía la velocidad de —no me acuerdo— 100 kilómetros por hora. Los coches hacían bandera de lo potentes que eran y de lo que corrían y el ciudadano los compraba por eso. Afortunadamente esa cultura ahora es al revés y si hablas con alguien de un concesionario le preguntarás: ¿este coche cuántos airbags lleva? ¿Tiene límite de velocidad? En eso hay muchísimo por hacer, pero os lo dirán compañeros míos. Por ejemplo, mucha gente se monta en un coche y no sabe ni lo que lleva, no sabe que lleva limitador velocidad, no sabe que lleva asistente de carril... Aquí también hay que hacer un esfuerzo de pedagogía. No sé si me he dejado algo. **(Denegación)**. Perfecto.

Respondiendo al señor Sánchez del Real, hay dos cosas muy interesantes que me llaman la atención de lo que has dicho. La primera, cuantificar. Me encanta que introduzca este tema porque hubo un año que sí lo hicimos, y no me atrevo a decirlo de memoria, pero recuerdo que eran varios millones de euros. No sé quién está familiarizado con los medios de comunicación, pero les explico. En un periódico, cuando tú compras una página de publicidad, hay una tarifa y puedes vender todas las páginas de publicidad que tú quieras. Cuando vendes poca publicidad ingresas poco. En televisión se va al revés, se va a un tiempo de saturación. Hay un tiempo y va todo. Tú lo que vende son los impactos, los famosos GRP, que se venden con esa publicidad. Por eso la pelea de las audiencias, porque cuanta más audiencia tienes antes satisfaces los GRP, antes se te queda el bloque vacío. Mi hija se queja de que ponemos muchos anuncios, y le digo que tenemos que comer. Pero es que siempre hay muchos anuncios en televisión porque el bloque va a saturación. Es como si el periódico pudiera llevar quince páginas de publicidad y siempre llevara las quince y lo que variara fuera el precio de la página de publicidad en función de la gente que leyera el periódico. Con eso quiero decir que esos tiempos de publicidad van llenos. Luego hay unos tiempos de promoción. Con eso lo que quiero decir es que es muy difícil computar en dinero, porque estas cosas, como no son publicidad, no van al cómputo del tiempo comercial, con lo cual no se puede decir: los veinte segundos a las nueve de la noche antes del telediario en Antena 3 valen tanto. Esto es en tiempo de promoción de cadena.

Por otra parte, hay una presión creciente en los medios de comunicación por tratar de comprar las informaciones, no las publicidades. Esto está la vista, lo ven en las webs y en todos estos sitios. Con esto lo que quiero decir es que el tiempo más valioso es el de los informativos en televisión. Tengo que decir que en nuestra casa, afortunadamente, hasta el día de hoy, no está en venta; la información es información. Pero hago esta reflexión porque es el tiempo más valioso, dedicamos mucho tiempo en informativos y el valor de eso es incalculable, porque es cuando más gente lo ve y, sobre todo, cuando más credibilidad tiene lo que estás contando, porque no está en el bloque comercial, luego no es un anuncio, no me están tratando de vender algo, sino que me están contando la percepción del medio o del periodista sobre esto. Me pasan alguna cifra, pero sé que un año cuantificamos en tiempo de televisión, en coste de oportunidad, se lo pedimos a una empresa externa y fueron varios millones de euros en tiempo de televisión, en coste de oportunidad, no en dinero que sacamos del bolsillo, que también lo sacamos en las carreras y otras cosas.

Me apunto, igual que he hecho con la propuesta del portavoz de Ciudadanos, el tema de los profesionales. Yo no creo que seamos responsables en Atresmedia de lo que les ha pasado en las fronteras, que ha sido un drama lo que han vivido con la salida de las fronteras del Reino Unido, el *brexít*, todo aquello ha sido horroroso, pero sí creo que hacemos muy poca seguridad vial pensando en los profesionales de la conducción, y tenemos que hacer un esfuerzo. Así que lo anoto en el debe de las

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 38

cosas que no hacemos bien y es uno de los temas que voy a introducir el lunes en el comité de expertos, porque hay una cantidad tremenda de camiones en España; de la Europa Occidental, España es el país que más mercancías por carretera traslada. Creo que estamos en dos veces o dos veces y media lo que trasladan Francia o Italia. Así que me parece muy oportuno que hagamos alguna pieza con su sensibilidad dedicada a ello. No sé si le he contestado a todo. **(Asentimiento)**.

Señora Moro, volvemos al tema de pedagogía y capacidad. Las buenas prácticas, como antes decía, creo que efectivamente tenemos que incentivarlas y premiarlas. Al hilo de lo que decía, me gustaría comentarle que Ponle Freno es una marca blanca, es decir, que cuando vean el logo de Ponle Freno, aunque hay una asociación de marca con el grupo y a nosotros nos interesa —no voy a ser hipócrita—, nos esforzamos en que en el logotipo de Ponle Freno no apareciera ningún logotipo de Atresmedia ni de Antena 3, que realmente fuera una marca donde cualquier entidad se pudiera sentir cómoda. De hecho, cuando abrimos la plataforma lo hacemos incluso para nuestros competidores, cuando abrimos estudios y cosas de comunicación lo hacemos también para nuestros competidores porque con ellos tenemos una dura pugna, pero nunca vamos a hacer que esa pugna cueste una vida en seguridad vial. Si nos tenemos que poner de acuerdo con quien sea, lo vamos a hacer. No sé si me he dejado algún punto sin contestar.

Finalmente, señora Araujo, me dice que les ponga deberes; lo harán con más sabiduría la gente que me ha precedido y la que viene después, pero al final le diré que son tres patas en las que hay que trabajar en seguridad vial. En primer lugar, la tecnología, que en gran parte corresponde a la industria del automóvil —a la que no se reconoce lo que hace y ha tenido un impacto bestial en la bajada de víctimas que hemos tenido—, pero no solo ella sino también la tecnología desde el punto de vista de la causa más grande de accidentes que hay ahora mismo en España, que son los mensajes de WhatsApp, la distracción al volante por los teléfonos móviles. Si tú le preguntas a los ciudadanos, siguen pensando que es la velocidad y el alcohol y, por supuesto, son causas graves, pero la causa número uno ahora mismo es ir conduciendo con el móvil en las rodillas y estar con el WhatsApp. Por tanto, hay que conseguir que la tecnología al volante se limite, que el coche anule el WhatsApp, que tengamos las carreteras conectadas; en fin, que consigamos todas esas cosas. Todo eso, sin duda, es tecnología. Después, en segundo lugar, por supuesto, están las infraestructuras. Tenemos que conseguir más vías de doble carril, más guardarrailles de doble bionda. Tenemos que seguir gastándonos dinero en que los coches, sean autónomos o no, vayan por unas vías adecuadas porque si están bien, hay menos muertos que si están mal. Y finalmente, hay una tercera pata que es la formación y la pedagogía. Creo que en este punto es en el que peor estamos en España, con diferencia. Tenemos que conseguir que la gente quiera aprender de seguridad vial y, sobre todo, formar a nuestros niños en el colegio en educación vial porque se les va a formar en valores; formar en educación vial no es decir que si el semáforo está rojo, no pasas y, si está verde, sí pasas; es enseñar que tú compartes el espacio, tú compartes la vía, que tienes que ayudar, que tienes que ceder el paso, que tienes que ayudar al vulnerable, y eso son valores que yo quiero para mi hija. Pero a la vez que educamos en valores, estamos generando conductores respetuosos para el futuro. Por tanto, creo que esto y la actualización, los cursillos, las normas, hacer pedagogía es lo que más nos va a hacer bajar el número de víctimas en los próximos años, porque en lo otro estamos bastante bien.

Creo que no me he dejado nada. Muchísimas gracias a todos por escucharme. Reitero que a través del presidente, que me tiene fichado, quedo a disposición de todos los grupos parlamentarios para que hagamos cosas juntos porque, como he tratado de explicar torpemente al principio, en Ponle Freno no estamos para salir guapos en la tele sino para, de verdad, arreglar cosas concretas de cara al ciudadano. Así que quedo a vuestra disposición cien por cien y os haré llegar a través del presidente la propuesta de señalización de puntos negros, a ver si entre todos la apoyamos y volvemos a salvar otras veintidós vidas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Olave, por su interesante comparecencia. Seguiremos en contacto para poder colaborar conjuntamente en beneficio de la seguridad vial, que es lo que nos interesa a todos, a vosotros desde la plataforma y a la Comisión de Seguridad Vial del Congreso los Diputados en nombre de todos los ciudadanos españoles.

Muchas gracias y hasta la próxima.

Paramos cinco minutos y recibimos al siguiente compareciente. **(Pausa)**.

cve: DSCD-14CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 29

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE HONOR DE LA FUNDACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL, FESVIAL (MONTORO GONZÁLEZ). (Número de expediente 219/000380).

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con la sesión de la mañana para concluir las comparecencias previstas. Recibimos ahora a la Fundación para la Seguridad Vial; organización ya veterana y pionera en el trabajo que desde la sociedad civil se lleva a cabo en España para la mejora de la seguridad vial. En su representación comparece el profesor don Luis Montoro, presidente de honor de FESVIAL, catedrático de Seguridad Vial de la Universidad de Valencia, gran referente de la seguridad vial en España, con centenares de publicaciones y participaciones en todo tipo de congresos, actividades científicas y divulgativas. No me voy a extender en su extenso currículum; en definitiva, es un gran experto y tendremos ocasión de comprobarlo inmediatamente con su primera intervención y después con la conclusión que haga en esta sesión de la mañana. Así que, sin más preámbulos, señor Montoro, tiene usted la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE HONOR DE LA FUNDACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL, FESVIAL** (Montoro González): Muchas gracias, señor presidente.

Estimados diputados, en primer lugar, deseo —quiero hacerlo sinceramente— conjugar un verbo tan importante como olvidado en nuestra sociedad, que es el verbo agradecer. Quiero agradecerles que me hayan dado la oportunidad de estar aquí, que me hayan invitado una vez más porque para un investigador, para un científico, no hay nada más bello, más bonito y más interesante que poder transmitir lo poco que sabe porque, al final, la ciencia —ya lo están viendo en la situación de pandemia— es la solución a muchos de los problemas de la sociedad y, además, es patrimonio de la propia sociedad. Por lo tanto, entiendo que, aparte de un placer, es una obligación. Voy a ser muy sintético, voy a exponer con rapidez mi intervención, no tanto porque ustedes estén cansados —la fatiga es uno de los graves riesgos en el tráfico, muy importante— sino porque me preocupa la velocidad, que sí que es un factor de riesgo relevante; no obstante, voy a intentar no correr ese riesgo. También el presidente me ha insistido en que tengo un tiempo limitado, aunque ha sido generoso diciéndome que no me preocupe por el tema. En todo caso, no voy a hacer una descripción completa de todas las actuaciones y todas las estrategias de 2021 a 2030, porque eso sería obviamente interminable. Por lo tanto, después de reflexionar mucho he decidido centrarme en catorce temas específicamente que considero especialmente importantes. Recuerden aquello del Museo del Prado, ¿si ardiera al Museo del Prado qué catorce cuadros salvarías? Pues, como no hay tiempo, yo voy a salvar estos catorce cuadros, que no quiere decir, evidentemente, que sean los únicos temas que habría que abordar en esa estrategia y, en general, en lo que podemos hacer para prevenir la siniestralidad en nuestro país, un problema que en este momento está absolutamente eclipsado por el COVID, pero que, evidentemente, en cuanto vuelva una situación de normalidad aflorará como un problema importante desde el punto de vista social, desde el punto de vista sanitario y desde el punto de vista económico, lo que me ha llevado a decir en alguna ocasión que forman parte de la Comisión o de una de las comisiones más importantes de esta casa porque de lo que aquí se haga, de lo que aquí decidan, de lo que aquí acuerden va a depender la seguridad, la vida y la muerte de muchas personas.

Dentro de esos catorce problemas, el primero que quiero abordar telegráficamente es el de los grupos de riesgo en el tráfico. Es preciso que actuemos de manera rápida, urgente y sin dilación sobre el tema de los grupos vulnerables en el tráfico. Me refiero en concreto, señorías —y ahora les daré un dato mínimo, pero creo que suficientemente claro—, a peatones, ciclistas y motoristas. Con 927 muertos el año pasado sobre 1755, comprobarán ustedes que ya representan el 53% de los fallecidos en accidente de tráfico. Esto no nos había ocurrido nunca. Por lo tanto, estamos ante una situación que año tras año parece que se va repitiendo y se estabiliza. Esto significa, presidente, que hay que desarrollar estrategias para mejorar el entorno —yo les voy a poner algún ejemplo para estos grupos—, realizar actuaciones en el ámbito de la información, realizar actuaciones en el ámbito de la formación y, sobre todo, cuando hablamos de una cifra tan preocupante, desarrollar actuaciones de campañas específicas dirigidas a estos grupos. Como no quiero que las palabras se queden sin colgarlas de algunas ideas, les voy a decir a qué me estoy refiriendo con acciones. Por ejemplo, iluminar un paso para peatones significa poder evitar el 25% de los accidentes de tráfico. Uno se pregunta por qué a veces la farola no está puesta sobre el paso para peatones; el peatón ve el paso y el coche ve también el paso. En el caso de que no haya paso para peatones —cosa que ocurre con bastante frecuencia porque, señorías, somos el país que más muertos tiene fuera del paso para peatones, claramente indicativo de dos cosas; o que el peatón no está formado o que los pasos para peatones los hacemos mal—, la calle hay que cruzarla en línea recta, nunca en diagonal, porque si se cruza en diagonal y utilizamos diez metros, tenemos el doble de riesgo que si

cte. DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 30

utilizamos cinco metros. Además, cruzándola en diagonal no vemos lo que viene por detrás. El paso para peatones hay que cruzarlo siempre por la zona más alejada de donde viene el tráfico, porque en la zona más cercana es donde se producen los atropellos. Yo les pregunto a sus señorías si ustedes creen que a la población se le ha dicho en alguna ocasión esto que yo estoy diciendo ahora u otras muchas cosas.

Ciclistas. Hay miles de kilómetros de carril bici, esto está muy bien. Hay 25 millones de bicicletas en España, hay tres millones de usuarios diarios en bicicleta y, sin embargo, les puedo asegurar —porque lo he investigado con una encuesta— que nadie ha enseñado a los ciclistas ni los peligros ni las normas. No se puede cumplir una norma que no se conoce, y no la conocen. No se puede evitar un peligro que no se conoce, y les puedo asegurar que no los conocen, entre otras cosas, porque tampoco estamos sobrados de investigaciones que hayan estudiado en profundidad dónde tienen los ciclistas los accidentes de tráfico, lo que hace inviable que se puedan tomar algunas medidas. Por lo tanto, primer tema, grupos de riesgo.

En segundo lugar, los factores de riesgo y el uso de sistemas de seguridad sobre los que hay que actuar. Señorías, hay un pequeño grupo de factores de riesgo —por este orden: distracciones, velocidad, alcohol y drogas— que, en mi opinión, están causando de manera directa o indirecta aproximadamente el 70 % de los accidentes de tráfico. Imaginense ustedes si actuáramos de manera más contundente sobre este tema lo que se podría llegar a evitar. Aquí hay que hacer un esfuerzo con estos temas, especialmente con las distracciones, que ya vienen a suponer casi el 40 % de los accidentes de tráfico y, sin embargo, reconozcamos que tanto en la investigación como en la actuación se está haciendo muy poco en este asunto. Cuando hablo de distracciones —es una pena no tener tiempo— me refiero a que sepan ustedes que los ciclistas básicamente mueren por distracción, que los peatones básicamente mueren por distracción, que los conductores básicamente mueren por distracción y que los de los patinetes básicamente mueren por distracción. Ahora, frente a esto, veamos qué es lo que estamos haciendo. A su vez, hay que actuar sobre el no uso de los sistemas de retención infantil y, también, sobre el no uso del cinturón de seguridad que, como mínimo, podrían evitar el 50 % de los muertos en accidentes de tráfico. Saben ustedes que hay todavía un porcentaje de personas que no los utiliza. Yo hace poco hice una investigación, presidente, y me llevé una sorpresa. Precisamente quien menos los utiliza es quien más posibilidades tiene de morir en caso de accidente, que son las personas mayores que van en los asientos de detrás de los vehículos. Alguien podría pensar, ¿y cómo es que no se lo ponen? Pues, miren, les voy a decir una cosa; quizá la culpa la tenemos nosotros porque no les hemos informado suficientemente. Además, una cosa es llevar el cinturón y otra cosa es llevarlo bien puesto, porque posiblemente lo podemos llevar pero no bien o no saber cuándo hay que cambiar un cinturón de seguridad, porque si no lo cambiamos, el cinturón, lejos de ser un aliado en caso de accidente, se puede convertir en un elemento que te mate o te cause graves lesiones. Y lo mismo sucede con el casco. Yo lo he investigado, hay muchos estudios. Ciclistas, motoristas y patinetes, les puedo asegurar que el 80 % de los que mueren en estos grupos son por un golpe en la cabeza y, muchos de los que no mueren, se quedan con unas lesiones físicas o cognitivas extraordinariamente graves porque el casco es un sistema protector comparable al cinturón. Por cierto, aprovecho para decir que la Organización Mundial de la Salud ha dicho que es un invento comparable a la vacuna —algo que habría que decir a la gente—, y la Oficina de Patentes Alemana ha dicho que es uno de los diez inventos más importantes del siglo XX. Pues bien, esta preocupante realidad contrasta con la falta de estudios —así de claro—, con la falta de formación, con la falta de campañas y también —algo a lo que me referiré luego— con la falta de controles, especialmente en los núcleos urbanos; por su importancia trataré esto específicamente.

En tercer lugar, está el caso especial del alcohol y las drogas en la conducción, y un problema sobre el cual yo quiero advertir a sus señorías para que veamos qué podemos hacer, que es el tema de los reincidentes por consumo de alcohol y drogas. Lo he comentado, hay un gran número de accidentes que se producen por causa del alcohol y las drogas. Para que se hagan una idea más o menos: alcohol, 25 % de los muertos, incluidos los peatones; drogas, aproximadamente un 11 % —esto va variando—, con una subida o incremento brutal en los últimos años. Esto es un grave problema, señorías, porque las sociedades conducen como viven y se vive con mucha droga. No estaría de más, presidente, que nos preguntáramos por qué para vivir necesitamos tener tanta droga, qué está pasando. Deben sus señorías saber que con estos tóxicos hay un problema de reincidencia de infractores que, en mi opinión —por ponerlo con palabras—, está fuera de control. Hay millones de conductores que toman drogas o son toxicómanos. Tenemos a cuatro millones de bebedores excesivos o habituales en el país y estos manejan vehículos con motor. Hay que detectarlos, hay que diagnosticarlos y hay que intervenirlos por la seguridad

cve: DSCD-14CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 31

de todos nosotros, porque el tráfico tiene una peculiar peculiaridad, posiblemente es la situación de interacción social donde más imponemos nuestro riesgo al resto de los ciudadanos. En otras cuestiones no, pero si yo bebo, mi riesgo no solamente lo tengo yo sino que se lo impongo a los demás.

Cuarta cuestión. En relación con el tema del permiso por puntos es necesaria su actualización y revisión. Yo tuve la suerte de hacer con un equipo todo el programa formativo del permiso por puntos, y les voy a decir que tras catorce años de permiso por puntos, sin lugar a dudas hemos conseguido un logro histórico, y el logro histórico —no sé si ustedes lo han reflexionado, señorías— es que hemos pasado de la mera sanción a la reeducación. Esto ha sido muy importante. ¿Por qué? Yo les pondré un símil médico; esto es como si uno va al médico y este le dice: Tienes muy mal el corazón. Bueno, pues así estamos; son 100 euros, hasta luego. Supongo que le diríamos: ¿Me puede decir algo más, me puede decir qué tengo que hacer? Pues bien, con esto hemos conseguido no solamente que haya una multa sino que a la persona que infringe de manera más o menos reiterada se le dé una reeducación para formarle e informarle de dónde está el problema. Quiero decirles que en una encuesta realizada por la Universidad Complutense de Madrid y por la Universidad de Valencia a 6000 conductores que están recuperando puntos, se valora el sistema, se valoran los cursos —señorías, 6000 encuestas son muchas encuestas— y se les da a los cursos un sobresaliente por su utilidad y por su interés, porque les ha servido para cambiar el comportamiento —cosa que reconocen—, por los materiales y por el profesorado, pero, evidentemente, es momento de hacer cambios.

Por ejemplo, hay que modificar el catálogo de infracciones que restan puntos. Me gustaría que se hiciera de una manera que sé que no se va a hacer, y es preguntando a las personas si los puntos que se detraen de las infracciones son los adecuados o no, porque posiblemente hay disonancia entre lo que piensa la gente y los puntos que detraemos; luego, una de dos, o lo estamos haciendo mal o no hemos educado a la persona en el riesgo que tiene la infracción por la que se le detraen puntos. También se deberían revisar los contenidos de los cursos. Yo creo que son muy buenos. Se ha dicho que España copió el permiso por puntos de otros países, lo cual no es cierto. Hicimos un sistema bastante original, entre otras cosas, porque nuestro sistema tiene itinerarios —en función de las infracciones que cometes sigues un itinerario— y somos el único país que tiene unos materiales formativos estructurados y que se pueden utilizar; los demás países lo que tienen, señorías, es un programa en una hoja, nada más. Por lo tanto, yo creo que el sistema estaba muy bien pensado. Y luego hay que abordar especialmente —por si no lo saben, se lo digo; tremendo— el tema de los polimultados e infractores reincidentes que van varias veces a los cursos porque han perdido el permiso por puntos. El sistema no está diseñado para estas personas, el sistema está diseñado —entre comillas— para personas normales. Estas personas —hemos hecho una tesis doctoral sobre este tema para averiguar qué tipo de personas son— requieren otro tipo de abordaje, y les puedo decir que básicamente —muy sintéticamente porque se trata de una tesis doctoral que tiene casi 300 folios— son tres grupos. Hablamos de personas que tienen problemas con el alcohol, hablamos de personas que tienen problemas con las drogas o que tienen —entre comillas— alguna psicopatología; por cierto, estos son los más peligrosos. ¿Les digo por qué? Porque la gente no bebe alcohol para coger el coche y hacer burradas, la gente no toma una droga para coger el coche y hacer burradas; hace burradas porque ha tomado una droga o porque ha bebido alcohol. Sin embargo, este grupo de los que tienen alguna alteración sí utilizan el coche como instrumento para dar salida a algunos de los problemas que tienen de agresividad, de competitividad, de exhibicionismo, de amor por el riesgo, de búsqueda de emociones, etcétera, etcétera.

En quinto lugar está el tema —señorías, es una pena no tener más tiempo para dedicárselo— de la seguridad vial laboral. Pueden mirar los datos del que era el Instituto Nacional de Seguridad en el Trabajo, ahora de Seguridad y Salud en el Trabajo, y verán que realmente siniestros laborales por incendio, por problemas químicos, los hay pero son pocos. Les puedo decir, señorías, que sobre la base de los datos del instituto y otros organismos casi el 40% de los muertos en accidentes laborales son *in itinere* o en misión; casi el 40%. Tenemos estudiados los días que se pierden por accidentes laborales de tráfico, y son los que más; tenemos estudiados los costes, y son los que más, y además el problema está yendo en aumento año tras año por razones que, por falta de tiempo, no les voy a explicar, pero lo que sí les quiero decir es que este tema hay que abordarlo con urgencia. ¿Y cómo se tiene que abordar? Volvemos otra vez casi a lo mismo, dando información, dando herramientas, dando incentivos a las empresas para lograr una mayor cultura de prevención de los accidentes laborales de tráfico y, presidente, investigando, porque estamos descubriendo cosas que realmente son vitales para poder hacer una política preventiva.

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 32

Por ejemplo, las mujeres en la ida al trabajo tienen una cantidad de accidentes y de una gravedad muy superior a las de los hombres, cosa que no ocurre en ningún ámbito de la accidentalidad. Una joven tiene tres veces más posibilidades de morir que una mujer. A los mismos kilómetros recorridos, les puedo asegurar, señorías, que una mujer en bicicleta tiene solo un tercio de los accidentes que un varón. Sin embargo, fíjense, a la ida al trabajo las mujeres tienen muchísimas más posibilidades de tener accidentes. Y esto hay que investigarlo, primero, para descubrirlo, y en segundo lugar, para ver hipótesis de trabajo que a lo mejor tienen que ver con que la mujer sale a hacer el trabajo con el tiempo muy justo, porque antes ha tenido que estar haciendo cosas que a lo mejor tenían que haberse distribuido con otros miembros de la familia. Eso es una hipótesis, señorías, pero no me equivoco. Seguro que no me equivoco. Lo más difícil para un investigador son las hipótesis, porque, claro, una investigación tiene que ir por un lado o por otro. Bueno, pues el tema de la accidentalidad laboral preocúpense por él, y más con el problema del comercio electrónico. La última milla para distribuir la mercancía es un problema de una gravedad extrema y, además, como hay problemas laborales, como ustedes saben perfectamente, la gente está dispuesta a trabajar a la distancia que sea, de manera que hay un porcentaje elevadísimo de españoles que se puede hacer setenta u ochenta kilómetros en coche al cabo del día, y o les orientamos y les ayudamos o realmente va a ser un problema de salud grave, independientemente de que sea secundario frente al accidente de tráfico, y un problema económico de una envergadura tremenda.

En sexto lugar está la educación y la formación. Lo voy a decir claro. La educación vial en España es la historia de un fracaso. Quizá sus señorías no sepan que la educación vial es obligatoria en España en los colegios desde el código del año 1934, el primer código de circulación que tuvimos. Luego —si sus señorías quieren, yo se lo paso— han venido un montón de leyes y la implantación de la educación vial nunca ha sido una realidad, y creo que ya es hora de actuar. Hay países como Suecia o incluso Estados Unidos que pueden llegar a tener en el ciclo escolar doscientas horas perfectamente de educación vial. Y si no educamos al niño desde pequeño, ¿recuerdan la frase aquella del gran pedagogo que decía: dadme los diez primeros años de vida del niño y podéis quedaros con los demás? Creo que es un poco exagerada, pero sí que es cierto que habría que tener muy en cuenta esto. A su vez, y dentro de las actuaciones preventivas, tiene especial relevancia, eficacia y reconocimiento social la formación de los conductores. La formación es la mejor estrategia para actuar sobre el factor humano. Ustedes se preguntarán: ¿Es importante actuar sobre el factor humano? Contundente. El factor humano está implicado entre el 70 % y el 90 % de los accidentes. Lo dicen los estudios, desde el antiguo Indiana Trails Level hasta el programa Réagir en Francia. Pero es que cuando uno pregunta a los conductores dónde está la causa del accidente hablan del factor humano. No quiero hablar en términos de que es culpable el ser humano, porque culpables a lo mejor somos todos nosotros por no haber formado. Sin embargo aprovecho este paréntesis para decirles que piensen ustedes en lo que hacemos con el factor humano frente a carreteras, vehículos y sanciones. Lo dicen los grandes investigadores: la importancia de la formación. Todos coinciden en que la formación es vital y lo recomienda la Directiva 2006/126 del Parlamento Europeo, y un documento que poca gente conoce que encargó la Unión Europea a un grupo de expertos de grandes universidades de 2017. Dicen que la formación es vital. El 86,6 % de los españoles encuestados abogan por una formación obligatoria, ahora hablaremos de esto, y también, fíjense ustedes qué tremendo lo que les voy a decir, el 95 % de los que van a recuperar puntos, presidente, nos dicen: ¿por qué no me enseñaron a mí esto antes y he tenido que infringir o casi matarme? A continuación dicen: háganlo ustedes obligatorio para el resto de los conductores.

Además, para que ustedes duerman esta noche un poco peor, el 85 % de 31 países de Europa tienen entre veinte y treinta horas de clases teóricas obligatorias y entre veinte y veinticinco horas de clases prácticas obligatorias, generalmente presenciales, reguladas y controladas desde la firma hasta la huella digital. España es una excepción. No tenemos formación obligatoria para obtener un permiso de conducir. Por cierto, que yo lo pregunté esto en una encuesta y el 83 % aproximadamente no se lo creía. ¿No es obligatoria? No, no lo es, que lo sepan ustedes. No. Ustedes dirán, ¿y cómo se forman? A mí me gustaría saberlo también. Otra cosa es que vayan voluntariamente a la autoescuela. Ese es otro tema.

Séptimo. Los centros de reconocimiento para el control de las capacidades psicofísicas de los conductores. España fue pionera en este tema. En los años veinte y treinta personajes como Emilio Mira iniciaron el sistema de exploración psicofísica de los conductores y el sistema en España, como saben ustedes, se consolidó con los centros de reconocimiento, aproximadamente hace cuarenta años. Desde entonces, desde hace cuarenta años, no hemos tocado prácticamente nada. ¿Qué hay que hacer? Pues miren ustedes, primero, para ser médico psicólogo de un centro de reconocimiento no se requiere ninguna

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 33

formación. Esto es sorprendente. Debería requerirse una formación para que hicieran lo mejor posible su labor y se convirtieran también en consejeros de aquellos a los que detectan algún problema. Hay que incrementar las inspecciones. Dice un refrán castellano que casa con dos puertas es difícil de guardar. El hecho de que los centros dependan de la DGT y de Sanidad hace que, sinceramente, no seamos cínicos, casi no existan inspecciones. Hay que exigir y controlar, señorías, que el aparataje esté homologado y calibrado, porque, evidentemente, si hay un aparato y no hay calibración de poco sirve. Y luego hay que remodelar el sistema de exploración que está sin cambios desde los años ochenta. Es curioso, señorías, nosotros inventamos el sistema y, sin embargo, nos lo han copiado, entre comillas, y lo han desarrollado países como Austria, Alemania o en Latinoamérica con una eficacia en la que nosotros nos hemos quedado atrasados.

Octavo. Supervisión y control de infracciones. En este tema también necesitamos mejoras, sobre todo en las ciudades, pero también en las carreteras. Señorías, tenemos 9100 guardias civiles de tráfico para 37 millones de vehículos y 150 000 kilómetros de carreteras, que saben ustedes que son unos 170 000, pero a la Guardia Civil le corresponderían unos 150 000. Absolutamente insuficientes. A nivel de radares mucha gente se queja de que en España hay muchos, en España hay un radar por cada 30 000 habitantes, cuando la media europea es uno por cada 6000. Ciudades como Londres tienen 400 radares, la mitad fijos, y es la mitad que en toda España. El riesgo percibido que hay en España de ser multado es uno de los más bajos de Europa. Esta es la antesala del accidente de tráfico. No creo que sea necesario que les diga que lo único que permite prever cuál va a ser el comportamiento de los demás cuando compartimos el espacio común con riesgo de nuestra vida es que todos guardemos la misma norma, como hacemos cuando jugamos al parchís, todos cumplimos la misma norma. Pues aquí evidentemente con más razón.

El señor **PRESIDENTE**: Perdóneme, señor Montoro.

Coincidirán sus señorías conmigo en que le quedan seis temas por tocar de los catorce que había dicho, y que merece mucho la pena terminar de escuchar al señor Montoro. Por tanto, le pido que sintetice un poco más, pero que lo haga en su totalidad, porque es muy interesante que podamos terminar de escuchar toda su exposición.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE DE HONOR DE LA FUNDACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL, FESVIAL** (Montoro González): Gracias, presidente.

Voy a intentar ser más sintético, pero entiendan, señorías, que estamos hablando de temas que implican muchas vidas de personas.

Infraestructuras. Actuaciones claras. Carreteras secundarias, 70% de los muertos. Las auditorías de seguridad vial son fundamentales. ¿Cómo vamos a hacer actuaciones preventivas si no hacemos auditorías y no sabemos dónde tenemos el problema? Por supuesto, mejora de firmes; esto es evidente. Tramos de concentración de accidentes e introducción de los sistemas inteligentes, sobre todo de señalización. Es una pena no tener tiempo, porque hemos investigado y hemos comprobado que las señales variables —paneles, etcétera— son muy respetadas, pero las señales fijas son menos respetadas. ¿Por qué? Porque el conductor sabe que la señal fija está ahí puesta todo el año, exactamente igual a como hacían los romanos, mientras que las otras son en tiempo real y, por tanto, lo que dicen es fetén. Y conservación de la señalización. Es una pena no tener tiempo de hablar de esto, pero las señales al menos deben cumplir cuatro principios. Primero, ser visibles, porque no todas se ven. Segundo, ser creíbles, porque una señal que no es creíble es la antesala de no respetar ninguna, y hay señales que no son creíbles porque no se puede ir a esa velocidad allí. Tercero, ser legibles y, por lo tanto, hay que poner determinados tipos de letras; siempre minúsculas y Helvética concentrada, que es la que más rápido se lee. Y, cuarto, ser inteligibles, porque no siempre las señales son inteligibles.

En relación con los vehículos, como no hay tiempo voy a ser muy sintético, y voy a señalar solamente un problema de todos los que hay: la vejez. La edad media de los coches en España es de trece años, una de las más elevadas y preocupantes de la Unión Europea. Ustedes preguntarán: ¿esto es importante? Pues, como decía Francis Picabia, los datos son los únicos clavos donde se pueden colgar las ideas. Los fallecidos y heridos graves se triplican en coches de entre quince y diecinueve años frente a los que tienen entre cero y cuatro. Así de claro: se triplican. A ello se añaden otras cosas, como mayor consumo, mayor contaminación y más gastos de mantenimiento. Por todo ello, señorías, yo les diría que es rentable

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 34

adoptar medidas fiscales y presupuestarias para renovar el parque. Es rentable. Independientemente de que es más humano por los accidentes, sería rentable teniendo en cuenta lo que les he dicho.

Luego, está el grave problema de los núcleos urbanos. El problema del accidente urbano es tremendo. Año tras año la siniestralidad está aumentando de una manera bastante incontrolada. Creo que hay que hacer un gran pacto de Estado sobre el tema de la seguridad en los municipios, que en mi opinión amenaza con ser un grave reto en el futuro. Además, les voy a decir una cosa. La gente aprende a conducir en las ciudades y allí, con las bicicletas y otros vehículos, se aprende a conducir mal con el tráfico. Eso es el germen del accidente, porque el accidente sucede un día, pero, al igual que el infarto, empieza mucho antes, y hay gente que aprende a tener accidentes en los núcleos urbanos.

En el punto doce —¡cómo no!—, estudios en seguridad vial. Sin investigación no hay conocimiento. Muchas actuaciones que he mencionado y otras que serían necesarias pasan por el conocimiento riguroso y por la investigación. Quiero que quede claro, señorías, que si no sabemos cuándo, si no sabemos dónde y si no sabemos por qué se producen los accidentes de tráfico es imposible controlarlos. Y pueden ustedes estar bastante intranquilos, porque hay muy pocas investigaciones sobre el tema en España. Hay pocas por falta de medios, porque hay grandes investigadores que publican —publicamos— en revistas de muy alto nivel internacionalmente. Cuando un investigador investiga y publica desde luego no quiere dinero para hacerse rico, porque lo primero que tiene que hacer un investigador —mi padre me lo decía, presidente— es voto de pobreza, entre otros.

Finalmente, propongo a la Comisión dos acciones valientes que yo creo que harían historia en la seguridad vial de España; luego, se las piensan sus señorías. Trece. Dada la transversalidad del tema que estamos tratando —¿por qué transversalidad? Seguridad vial, movilidad, accidentes como problema sanitario, vehículos, transportes, educación, industria, infraestructuras, policías, reglamentos—, deberíamos tener en España, como hay en muchos países y continentes de todo el mundo —en concreto, en dieciocho países de Europa—, una agencia u organismo que coordinara la complejidad y dispersión que hay en el tema en la actualidad y que, en mi opinión, dificulta gravemente una toma de decisiones coordinada y eficaz.

Y, catorce. Propongo también, presidente, que esta Comisión sea permanente legislativa por la importancia del tema, por su complejidad, por el impacto social que tiene la movilidad y la seguridad y, especialmente, por la urgencia de respuestas legislativas ágiles en un ámbito de cambios rápidos —léase patinete— y temas muy interconectados que decididamente no se pueden tratar por separado, sino en una Comisión de este tipo. Si me permiten, señorías —y ahora sí que acabo—, pondré un ejemplo muy próximo. La reforma legislativa que está preparando la DGT entiendo —pero no comprendo— que irá —y menciono la disonancia social— a la Comisión de Interior —¿no es así, presidente?— y no a esta Comisión, que sería la que correspondería por su naturaleza.

En fin, hay mucho más, pero no hay tiempo. Tampoco tenemos mucho tiempo para conseguir el objetivo del Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial, que es reducir los muertos en un 50%. Señorías, es un objetivo difícil, casi imposible, pero, como decía Hermann Hesse, para que pueda surgir lo posible es preciso intentar una y otra vez lo imposible. Espero que ese sea el lema con el que ustedes van a actuar y nosotros vamos a investigar.

Muchas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Montoro.

Después de la intervención de los grupos tendrá otros quince minutos para poder completar o ampliar esa extensa sabiduría que usted nos ha trasladado esta mañana. Tendrá ocasión también de hacerlo en otras comparencias o con otros mecanismos, como las recientes jornadas que celebramos sobre formación vial. Como sabe, tenemos previstas en la Comisión otras jornadas en los próximos meses. Muchas gracias por sus palabras y por su capacidad de síntesis para explicar esos catorce puntos que nos ha expuesto.

A continuación, tiene la palabra, en primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Vasco (EAJPNV), la señora Gorospe. Cuando quiera. Muchas gracias.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias de nuevo.

Gracias por su intervención, profesor Montoro, y gracias por las explicaciones dadas. Voy a procurar ser breve y así le regalo algún minutito para que, si hace falta, nos explique con más detenimiento, si hace falta, a partir del noveno punto. Me surgen dudas y me gustaría que profundizara un poco en dos cuestiones a partir del noveno punto. La primera es que ha dicho que hay señales que no son creíbles. Me

ove: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 35

gustaría que profundizara un poco sobre esto, señor Montoro, porque el compareciente anterior también se refería a que hay determinadas señales que incumple un altísimo porcentaje de personas, pero siguen ahí. ¿Por qué? Y la segunda cuestión es en relación con el punto once, ámbito urbano, donde también ha hecho usted esta afirmación sobre la que me gustaría que profundizara: hay gente que aprende a tener accidentes en el ámbito urbano. ¿Cómo se aprende a tener accidentes?

Gracias por las explicaciones dadas y por su muy interesante exposición. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Gorospe.
Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Cambroneró.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Gracias, presidente.
Buenas tardes, señor Montoro, bienvenido a esta Cámara. Gracias por su interesante exposición y, sobre todo, por hablar tan claro de lo que no funciona en la seguridad vial; es un placer escucharle.

Gracias también por hacerse eco de todo lo que es urgente abordar. Sabemos que el límite de tiempo impera y no puede profundizar todo lo que quisiera. También voy a ser muy breve para que pueda usted tener más tiempo. También nos congratula que haya hablado de los colectivos vulnerables, y decir a las claras que hemos fracasado también en la educación vial. Es que es así, es la realidad y hay que decirlo sin paliativos.

Aunque la ignorancia de la ley no impide su cumplimiento, como dice el artículo 6 del Código Civil, es cierto que la ignorancia de la ley hace casi imposible su cumplimiento y, evidentemente, tenemos que trabajar mucho en la información al ciudadano, como usted también ha insistido. Coincido en la necesidad de aumentar los efectivos de la Guardia Civil, como usted ha dicho. La verdad es que es irrisoria la cifra de guardias civiles de tráfico, con todo lo que hay que regular y controlar, y evidentemente vamos a trabajar en iniciativas para ello; recogemos su guante.

Le confieso también que he visitado su web y he visto que tienen ustedes programas concretos muy interesantes, sobre todo una campaña de salud visual que me ha parecido muy interesante. Creo que vamos a comenzar una iniciativa también en ese sentido en esta Comisión, y otras muchas iniciativas que también tienen en formación, pero sobre todo me ha parecido muy interesante la de salud visual.

Solo le quiero plantear una pregunta, no le voy a quitar mucho tiempo, ¿cuál es la actitud de la Dirección General de Tráfico con respecto a su fundación? ¿Tienen ustedes contacto directo con ellos, con algún miembro de la Dirección General de Tráfico o, incluso, con el director general de Tráfico? Porque, creo que tienen ustedes muy buenas ideas; su diagnóstico es muy bueno y creo que podrían aplicarse directamente a través de ese organismo.

Quiero terminar con una cuestión que me afecta personalmente, en la que creo que, además, usted, por el tiempo, no ha podido entrar, pero simplemente para que me diga algo. Parece que se va a imponer el uso del *airbag* en los motoristas, el chaleco *airbag*. Igual que le he planteado al miembro del RACE, creo que es un sistema muy, muy efectivo para prevenir lesiones medulares y de otro tipo en los accidentes de motoristas, pero también es un medio muy caro, carísimo. A estas alturas muy pocos motoristas se lo pueden permitir. ¿Cree que el Gobierno debería facilitar la adquisición a través de subvenciones o ayudas para, así, conseguir hacerlo obligatorio y reducir las cifras de siniestralidad en motoristas? Simplemente era eso.

Muchísimas gracias y de nuevo le agradezco que nos hable usted tan claro.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cambroneró.
Por el Grupo Republicano, tiene la palabra la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.
Primero, quiero agradecer al señor Montoro todas sus explicaciones. Realmente tenía muy difícil el listón, porque sus antecesores comparecientes han hecho unas explicaciones bravísimas, pero, es que usted las ha superado, y además con nota. Nos ha dejado a todos muy atentos a sus explicaciones; lo ha hecho muy esquemático y muy bien, y creo que es muy necesario dar estas explicaciones.

También voy a ser muy breve. Le voy a hacer una pregunta, porque hay un grupo que últimamente me está pidiendo hacer las clases teóricas *online*, promocionar clases teóricas *online*, para sacarse el carné de conducir, y es una cosa que ya me preocupaba y, después de escuchar su intervención, todavía más, cuando tenemos muy claro casi todos los que estamos aquí, y los tres comparecientes, que la educación vial es un fracaso, porque si tú no quieres sacarte un carné de conducir no tienes educación vial, teniendo

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 36

en cuenta que cada día estás compartiendo las calles con otros transeúntes y, por tanto, todos deberíamos tener educación vial. ¿Qué piensa usted de la formación *online* para las autoescuelas? ¿Cree que realmente una autoescuela puede ofrecer la misma calidad en una formación *online* que en clases presenciales? Con esto, también me refiero a la formación por puntos, como, por ejemplo, en Cataluña, que la formación es por puntos. Siempre hay comparecientes que explican accidentes u otros siniestros que les han pasado a ellos, y el presidente de la Federación de Autoescuelas encuentra que son indispensable estas comparecencias, ¿cree usted que si estas comparecencias se hacen *online* van a hacer el mismo efecto que si son presenciales?

Le vuelvo a felicitar por su intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Granollers.
Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Sánchez del Real.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Muchísimas gracias por su intervención.

Quería comentarle tres aspectos. Uno sí lo ha tratado, que es el de la última milla; el factor que sufren los repartidores, incluso los receptores de la información, el riesgo que tienen como viandantes gentes que están realizando su tarea profesional, el estrés que sufren, el riesgo que sufren, en muchos casos también fruto de la creatividad legislativa de los múltiples órganos autonómicos y municipales, que provocan que un repartidor tenga que saberse —como comentaba mi antecesor— no sé cuántas normas en un recorrido habitual en una provincia, porque cada municipio regula de forma distinta. Ese tema me preocupa; cómo la hiperlegislación puede estar impactando en la seguridad, que en este caso es muy específico.

Con respecto al tema del COVID, hicieron ustedes un informe muy interesante, que cubría la época del 15 de marzo al 6 de mayo. Nuestro grupo empezó a plantear algunas cuestiones que ustedes han reflejado ahí; las hemos visto reflejadas a *posteriori* en ideas que planteamos, en su momento, a través de esta Comisión, concretamente las condiciones de los profesionales. Le he citado ese estudio al anterior compareciente y es de ustedes el estudio, quería decírselo, porque realmente el COVID nos ha permitido saber lo que pasa en la ruta cuando cerramos cosas; la ausencia de servicios y cómo eso impacta. Es dramático que en su informe se recoge un aumento del 2,4 de fallecidos en cinco años por causa de las decisiones —y esto es responsabilidad nuestra, señores— gubernamentales de haber cerrado atención o servicio a los profesionales en ruta con motivo del COVID. La histeria legislativa lleva, a veces, a muertes adicionales que no deberían producirse, y nos deberíamos sumar todos a condenar o, por lo menos, a lamentar la muerte de profesionales de la ruta por decisiones como estas. Es un dato dramático, un 2,4.

Y eso mismo lo llevo no solo al conductor profesional, sino a la España vaciada. Yo soy diputado por Badajoz, y hay decisiones que se toman como cerrar gasolineras. Miren ustedes, desplazarse para ir al médico en una provincia —la mía es la más grande de España, y no lo digo porque me guste, sino porque, físicamente, es la más grande de España—, y cerrar gasolineras o limitar su apertura significa que la gente no puede desplazarse en movimientos esenciales, como es ir al médico. Es un estrés adicional, es una reducción de las oportunidades viarias, y yo le pediría —le lanzo el guante, que yo sé que usted trabaja también desde Valencia y tienen esa visibilidad de la zona norte de Castellón y similares—, por favor, que viera ese tema de la España, no la llamaría vaciada, sino vacía, con intención de que se vacíe, porque de verdad estas dificultades, que las hemos visto con motivo del COVID, pero que están ahí en el día a día, como la limitación de horarios de gasolineras afectan a la seguridad vial; porque uno toma la decisión de ir por una carretera secundaria para llegar a una gasolinera, desplazándose a lo mejor por un lugar de niebla, por una decisión que es —repite— administrativa y de la que somos todos responsables.

En el hilo final, agradezco al señor presidente estas comparecencias, específicamente la suya, pero también les digo a los investigadores: mándenlos la información. Nuestros *emails* son públicos; mándenlos ustedes todos esos informes. Le puedo asegurar —y no hablo solo por mi grupo— que todos los diputados de esta Cámara, de esta Comisión, leeremos con enorme intensidad todo aquello para lo que le hemos dado tan poco tiempo de desarrollo.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez del Real.
Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Gago.

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 37

El señor **GAGO BUGARÍN**: Muy buenos días, compañeros de Comisión. Buenos días, señor Montoro. En primer lugar, quiero agradecerle, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, la contribución suya, en particular, como presidente y como excelente presidente de una asociación sin ánimo de lucro, que está realizando una grandísima labor para prevenir y recoger todas las incidencias y estudios necesarios para solventar el grave problema que tenemos con la accidentalidad y la mortalidad en la circulación de nuestro país.

En primer lugar, quería trasladarle dos reflexiones en las que estamos de acuerdo. Entre las muchas cuestiones que usted dijo, quiero destacar dos. Lo primero que hemos propuesto también es que esta Comisión se convierta en legislativa y permanente y, por lo tanto, compartimos inquietud. Y, en segundo lugar, ante el aumento de usuarios de bicicleta, también quiero celebrar que usted considere trascendental y elemental la utilización obligatoria del casco. Creo que es una cuestión que hay que analizar y solventar cuanto antes, porque me llama mucho la atención ver en grandes ciudades compartir grandes vías importantes, avenidas, etcétera, turismos y usuarios de bicicletas por carriles intermedios. Cada vez que lo veo me preocupa y me alarma. Es muy interesante su reflexión sobre el estudio de la accidentalidad laboral. Personalmente no había reflexionado sobre esto.

Paso a hacerle las preguntas. La primera es si cree que todos los usuarios de las vías han de compartir las mismas responsabilidades y obligaciones —hablo de los usuarios de bicicletas y patinetes—, si es necesario que tengan una formación obligatoria de conocimiento de señales, etcétera. En segundo lugar, en relación con las motocicletas compartimos la reflexión del portavoz de Ciudadanos, el señor Cambronero, sobre la obligatoriedad de utilizar el *airbag*, incluso la de las dificultades económicas para el acceso al mismo, y si se han de estudiar o no ayudas por parte del Gobierno. Nos gustaría saber si considera que debería ser obligatoria la utilización del *airbag* en las motocicletas igual que los guantes, que es un debate que hemos tenido.

En relación con los usuarios jóvenes —también lo hemos compartido en alguna ocasión—, quisiera saber si cree que debemos volver a la etapa anterior —habló antes de marzo de 2011— en la que los conductores noveles tenían una limitación máxima de 80 kilómetros por hora. Esto lo digo porque hay una alta tasa de accidentalidad por exceso de velocidad entre los jóvenes que tienen uno o dos años de carné. Me gustaría saber si considera que podría ser una forma de reducir ese porcentaje.

En cuanto a la formación, quisiera que nos dijera si considera útil la celebración de al menos una jornada anual obligatoria de concienciación y de formación sobre seguridad vial en institutos públicos y colegios. Es verdad que cuando uno saca el carné de conducir, a partir de los dieciséis años un ciclomotor o a partir de los dieciocho años un vehículo de mayores dimensiones y cilindrada, tiene que demostrar unos conocimientos para aprobar el examen, pero también es verdad que a partir de esas edades se percibe que hay un uso importante como peatones, como ciclistas, etcétera, de las calles de las ciudades y entornos urbanos. Queremos preguntarle si piensa que es bueno introducir una formación obligatoria en colegios e institutos.

En relación con la conducción tutelada, nos gustaría saber si considera interesante la iniciativa de implementar la conducción tutelada mientras se obtiene el carné.

Termino con dos preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gago, concluya, por favor.

El señor **GAGO BUGARÍN**: Una pregunta es sobre un estudio reciente de la Fundación Ponle Freno y de Axa, cuyo ponente ha estado aquí anteriormente, que dice que el 33 % de los encuestados considera que de seguir funcionando así en materia de seguridad vial dentro de un año estaremos peor de lo que lo estamos hoy, es decir, que en el año 2022 estaremos peor que en el año 2021, frente al 20 % que considera que vamos a mejorar. Hay casi el doble de encuestados que piensan lo contrario. ¿Qué debemos hacer para cambiar esa opinión mayoritaria?

Última pregunta. En relación con el envejecimiento del parque automovilístico, efectivamente tenemos el parque más envejecido de Europa, 12,5 años. Un coche de quince años contamina nueve veces más que uno que tiene tres y, como usted ha dicho, triplica la accidentalidad. ¿Qué medidas piensa que hay que implementar en España? ¿Qué ayudas complementarias hay que dar? ¿Cómo cree usted que deberíamos abordar la renovación del parque automovilístico en España?

Siento la cantidad de preguntas, pero su exposición ha sido muy interesante.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 38

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gago.
Para concluir este trámite, por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor López.

El señor **LÓPEZ CANO**: Gracias, señor presidente.
Buenas tardes. Voy a ser breve, porque hoy realmente lo que pretendemos los que estamos aquí es escucharle. Quiero darle las gracias por su intervención, porque lo que nos ha contado significa que detrás hay muchas investigaciones y mucho trabajo hecho. Hay que poner en valor que hoy haya venido usted aquí a ilustrarnos.

El motivo por el que estamos aquí es porque en los próximos diez años vamos a tener una nueva estrategia de seguridad vial. Estaba pensando que diez años son mucho tiempo, pero si miramos para atrás nos damos cuenta de cómo ha cambiado todo, porque hace diez años no podíamos imaginar que íbamos a ir todos en el coche con un móvil mirando wasap, porque no había wasap, y si existía se usaba muy poco. La responsabilidad de visionar —si me permite la expresión— a diez años es un poco complejo. Pero creo que usted ha hecho una aportación importante, que es el valor de la investigación y algo de la segmentación. Usted hoy ha segmentado factores de riesgo, modos de transporte de riesgo, dentro de esos modos ha segmentado cuáles son los que más riesgo tienen y en qué infraestructuras hay más riesgo. Esa investigación debe tener esa aplicación práctica. Por lo que he visto, en el patronato de Fesvial está la DGT, por tanto, doy por hecho que esa conexión existe.

Me ha llamado mucho la atención que apenas hayamos hablado de las infraestructuras. Siempre se hablaba mucho de eso y ya no hablamos de ellas. Usted ha mencionado algo importante, que ha sido el factor humano, el factor riesgo, peatones, ciclistas, conductores, etcétera. ¿Cree que hay que segmentar campañas? ¿Cómo podemos hacerlo? ¿Cómo podemos llegar a todas las personas? ¿Solo con educación vial? No sé si hablamos de educación vial dentro de la educación reglada, es decir, hasta los dieciocho años o hasta los veintitrés si incluye la universidad, o de la sensibilización y de la formación. No sé cómo podemos, a través de esa segmentación que usted hace, que me parece que da cierto valor a cómo poder trabajar en ella, influir para llegar a ese horizonte de cero accidentes a través de la segmentación vía investigación, vía campañas y vía las acciones que nos ha ido comentando.

Como tenemos poco tiempo, solo le he hecho estas preguntas, que son fáciles de hacer pero difíciles de contestar. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor López.
Concluidas las intervenciones de los grupos parlamentarios, volvemos a escuchar al señor Montoro para que concluya, en el tiempo que él quiera, esta comparecencia. Profesor Montoro, tiene usted tiempo hasta las cuatro de la tarde que llega el siguiente compareciente.

El señor **PRESIDENTE DE HONOR DE LA FUNDACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL, FESVIAL** (Montoro González): Supongo que tendrán ustedes un helicóptero, porque si me quedo mucho tiempo perderé el tren. Pero estoy dispuesto a perderlo, porque merece la pena.

En primer lugar, y de manera general —lo digo con toda sinceridad porque soy una persona libre, faltaría más—, quiero darles las gracias por la atención que han prestado. A mí esto me vale mucho y lo voy a comunicar, porque creo que no se conoce esta Cámara, y a lo mejor habría que aplicar la frase de Mafalda: Conocerme es quererme. Veo que han prestado mucha atención y que han hecho preguntas interesantes. Somos humanos y agradezco —porque es la única recompensa que tiene el investigador— las palabras que me han dedicado, entiendo, como símbolo de la investigación y como idea de que aquí en España nunca se va a hacer cierta aquella frase de Bertrand Russell cuando decía: Los científicos se afanan por hacer posible lo imposible y los políticos por hacer imposible lo posible. Estoy seguro de que aquí no se va a cumplir, y menos en esta Comisión. Yendo por partes, y no sin antes decir, señor presidente, que aquí hay preguntas que son de tesis doctoral —no tomen como una descortesía que no me extienda porque hay preguntas que son, si no de una tesis, sí de un master—, por ejemplo, la señora Gorospe, del Grupo Vasco, ha insistido en un tema muy bonito, que es el tema de la credibilidad de las señales. Yo creo que con el tema de la seguridad vial hemos cometido muchos errores, los investigadores quizá los que más. Uno de los errores graves que hemos cometido y que se pueden cometer —pecado que tiene enmienda— es que no hemos preguntado al receptor, es decir, al conductor, qué opina. El conductor puede opinar alocadamente o puede opinar cuerdamente, pero, al fin y al cabo, conocer su opinión es vital, porque tanto si la opinión es alocada como si es cuerda, nos interesa saberla. ¿Por qué digo esto? Porque yo hice una investigación sobre las señales, que pongo a su disposición si es que usted

owe.DSCD-14CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 39

no es dada a la depresión, porque si es dada la depresión no se la voy a pasar. Intuyo que no es dada la depresión y, por tanto, se la dará. ¿Por qué? Porque a mí se me ocurrió la idea de preguntar: ¿cómo ven los españoles —lo hice por comunidades, de manera que tengo datos del País Vasco— las señales, en general? Es decir, ¿las señales están bien puestas, están mal puestas, son visibles, son legibles, son creíbles, son inteligibles...? Le puedo decir que la información que obtuve fue de un valor incalculable. Luego me temo que, como con tantas investigaciones, no se ha hecho nada, pero realmente salían unos datos espectaculares. Algunas comunidades —no voy a decir cuáles— recibían un suspenso verdaderamente increíble, hasta el punto de que yo me fui a una en concreto a ver si era verdad y descubrí que, en cierto modo, era verdad.

Uno de los problemas que planteaban las señales era la credibilidad. ¿Por qué es importante la credibilidad en una señal, señorías? Se lo he dicho cuando he hablado de los paneles de mensajería variable. Se cumplen mucho más que las señales fijas. ¿Por qué? Porque una señal vertical u horizontal, una marca vial que está ahí todo el año y en la que ponga, por ejemplo, 'peligro nieve' en pleno verano, tiene una credibilidad relativa. No obstante, dentro de la credibilidad hay dos o tres elementos que influyen de manera muy importante. Por ejemplo, hay problemas de credibilidad en señales fijas, pero no tanto como en las señales puestas provisionalmente por obras. Ahí la credibilidad es peligrosamente baja. ¿Por qué? Porque, seguramente, quien pone la señal en la obra no ha sido formado para ponerla. ¿Qué pasa? Que no se le hace caso. Es esa señal, que muchas veces se pone porque no hay otra, de velocidad máxima a 20, cuando ahí se podría ir a 30, por ejemplo. Y en las fijas también hay ese problema. Yo diría que la señalización debería tener una auditoría brutal para conseguir la credibilidad, porque si la señal no es creíble, al final no se cumple.

Hay varias formas de que sea creíble. Primero, que se ajuste a la curva o al peligro real que hay, cosa que a veces no ocurre. Segundo, que es muy importante, para que la señal sea creíble y se cumpla, que se sepa poner. Me explico con un ejemplo para que vean sus señorías que esto es muy amplio. Si se pone primero la velocidad y luego el motivo, la señal no se va a cumplir. Es más lógico que se ponga primero el motivo y luego, por decirlo de alguna manera, la velocidad, porque si me aparece una señal de 60 sin más, me pregunto: ¿por qué? Yo tengo que poner un motivo, es decir, por qué estoy poniendo 60, si porque hay una curva o porque puede haber animales. Ahí queda muchísimo por hacer. Haciendo una investigación como la que yo hice se puede ver por zonas, por tramos y por tipos de carretera dónde está el problema de credibilidad de las señales. Me gusta que haya preguntado usted esto porque es vital. Si no creemos en la señal, luego no aceptaremos la multa, y en vez de conseguir el efecto que pretende la multa, se conseguirá un rechazo social a las normas de tráfico y un resentido social del tráfico que, al final, acabará no respetando las señales.

Esto es lo previo. La gente debería conocer más por qué se ponen esas velocidades. La gente no lo sabe. Se tienen dos desconocimientos, y esto es muy grave. Se tiene el desconocimiento —yo lo he estudiado— de la velocidad genérica de las vías, sobre todo de las vías convencionales, algo más de las autopistas y relativamente en la ciudad. Le puedo asegurar que mucha gente no sabe que, en la ciudad, 50 es una velocidad genérica. Y lo más grave —y este es el segundo desconocimiento— es que la gente no sabe por qué tiene que ir a esa velocidad, y si no se sabe por qué está puesta una norma, es la antesala de su incumplimiento. En tráfico tenemos una ventaja que no estamos aprovechando, y es que todas nuestras normas tienen una explicación. Convendrán conmigo ustedes, que están en la política, en que una norma fiscal o de otro tipo puede ser una convención u otra cosa, pero las normas de tráfico tienen todas una explicación. Es que ir a 120 supone 33 metros por segundo, y en el Hospital Ramón y Cajal se han hecho estudios por el doctor Sánchez, si mal no recuerdo, que dicen que a partir de 120 la posibilidad de muerte es casi total. Por eso es la velocidad genérica más extendida, salvo en el caso de Austria, de Francia y de Italia, en ciertas circunstancias, y en el caso de Alemania, con la velocidad libre. Por cierto, señorías, aprovecho para decirles que en las autopistas alemanas con velocidad libre la mortandad se multiplica por tres; así de claro.

Su señoría preguntaba sobre aprender a tener accidentes en las ciudades. ¿La gente aprende? Sí ¿Cómo aprende? Cuando hay padres y madres que van con el niño de la mano y se pasan el semáforo en rojo. Cuando hay padres y madres que habitualmente llevan al niño en bicicleta sin casco —yo lo veo en Valencia, ayer mismo lo vi, y yo no les riño, pero se lo hago saber— y no saben que un niño menor de dieciséis tiene que llevar casco. Cuando hay padres, y otros que no son padres, que son muchas veces los causantes porque se pasan el semáforo en rojo con la bicicleta, se meten en dirección prohibida, y ahí es donde se está incubando el accidente; el accidente se producirá más tarde. A mí me gusta la frase de

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 40

que se aprende a tener accidentes, porque ustedes convendrán conmigo en que hay muchísimos comportamientos que, bien directamente, o bien de manera arbitraria, de manera observacional, los niños ven en las ciudades, porque es el primer territorio de entrenamiento o de contacto con el tráfico. Hay que tener un cuidado extraordinario. Yo soy muy claro. Me temo que esto para muchos políticos de muchas ciudades, a diferencia del Estado, está pasando a un segundo, tercer, cuarto o quinto plano, y es preocupante porque la accidentalidad en las ciudades está disparada y, en mi opinión, es donde se está incubando el virus del accidente posterior, porque sabemos que el que aprende con una bicicleta desde pequeño a no respetar la norma, luego, no la va a respetar cuando utiliza un vehículo de otro tipo.

No sé si su señoría quiere que me extienda en alguna cosa más. Le pido el estudio.

El señor **PRESIDENTE**: No le pregunte, porque puede decir que sí y no tenemos tiempo para más. No puede dedicar diez minutos para cada grupo, es imposible, porque las cuatro de la tarde se queda corto y el AVE lo pierde.

El señor **PRESIDENTE DE HONOR DE LA FUNDACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL, FESVIAL** (Montoro González): ¿Pero ella es vasca, no?

Señor Cambrero, de Ciudadanos, yo he tomado nota y espero poder contestar. Si no, me lo dice. ¿Fracaso de la educación vial? Antes decía la frase de Francis Picabia, ahora voy a decir una frase de Churchill: no me den razones, denme datos. Le voy a dar un dato de dónde está el fracaso de la educación vial. Cuando hemos preguntado a la gente dónde ha aprendido algo de seguridad vial —yo he hecho una encuesta; luego daré más datos de esto con relación a otra pregunta—, ¿saben ustedes cuál era el porcentaje de ciudadanos españoles relativamente jóvenes, si mal no recuerdo, de entre dieciocho y veintiséis años, que respondían a la pregunta que lo habían aprendido en el colegio? Solo un 12% —no llegaba— decía que habían aprendido alguna cosa, que les habían explicado algo en el colegio. Creo que el dato es absolutamente contundente en cuanto a que el colegio no está cumpliendo ni muchísimo menos con el tema de educar a los niños.

Sobre la ignorancia de la ley, esto que ha planteado su señoría me parece muy interesante. Yo creo que en España —ustedes lo sabrán mejor que yo—, por lo menos en el ámbito de tráfico, no tenemos malas leyes, pero ¿cuál es el problema? Para mí es un triple problema. Primero, se desconocen las leyes. De verdad, créanselo, señorías. Yo hice un examen a tres mil conductores con más de cinco años de carné de conducir —se lo haría a sus señorías— y suspendía el 96,5%. Si se desconoce la ley, difícilmente se va a cumplir. Pero lo más grave, como le decía a la señora Gorospe, es que no solo hay que conocer la ley; hay que conocer el porqué de la ley, porque, si no, no se va a cumplir, independientemente de otra cuestión, que es: ¿y lo que no está prohibido y es mortal? ¿Qué hacemos con eso? El otro día les ponía el ejemplo de la corbata. La corbata te puede lesionar —no digo ahorcar, pero sí lesionar— si no llevas bien el cinturón, y no hay ninguna prohibición sobre eso. Entonces, ¿qué pasa, que porque no esté prohibido ya no lo explicamos? El asiento central trasero evita el 75% de las muertes de los niños y no es obligatorio llevarlos ahí. Entonces, ¿qué pasa, que porque no es obligatorio no lo explicamos? Esto quiere decir que la ignorancia de la ley es desconocimiento y hay que saber por qué.

En cuanto a la campaña de salud visual, está su disposición. En España los investigadores hacemos cosas y en el primer estudio a nivel mundial hemos hecho dos cosas. Este estudio lo hemos hecho con Essilor, una de las mayores multinacionales de la visión. Hemos hecho una encuesta a los conductores para ver qué opinan sobre la salud visual y hemos revisado la vista a tres mil conductores en las gasolineras, dándoles un obsequio. Hemos mirado ametropía, agudeza visual, campimetría y deslumbramiento, y les puedo decir, señorías, que Dios existe. **(Risas)**. Es una prueba de la existencia de Dios, porque el 25% de los que exploramos tenían problemas. Había diferencias por edades, por sexo y por zona geográfica, pero, efectivamente, había muchos problemas de visión. Repito que el estudio está a su disposición.

Me preguntaban si tenemos contactos con la DGT. Sí, afortunadamente, tenemos contactos, y mucha relación. Intercambiamos información, les hacemos algunas investigaciones. Yo, como investigador, siempre me quedo con las ganas de que fueran más, aunque debo decir que no me puedo quejar. En relación con el airbag en motoristas, sí, el airbag es efectivo, aunque está en periodo de experimentación. Sobre si debería facilitarse por parte del Gobierno e imponerse, yo creo que sí, pero estamos hablando de unas normas que dependen mucho de la Unión Europea. Quiero hacerles una reflexión a sus señorías. Vuelvo a lo de antes, podemos poner airbags, podemos poner el sistema Lidar en los coches —un día hablaremos del coche inteligente, este que va a conducir solo, que yo he estudiado

ove: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 41

y sobre el que he preguntado a la gente, y se sorprenderían de lo que opina—, pero tenemos unos estudios muy claros sobre cuáles son las causas de los accidentes de los motoristas: la edad, el momento, el tipo de moto y los años de carné de moto. Es que está muy claro y solo les doy un dato: el motero que coge la moto para ir al trabajo no tiene accidentes. Los accidentes se dan en estas circunstancias: fin de semana, moto superpotente —motos que no se pueden vender en Japón y que se venden aquí—, carretera secundaria, persona prácticamente sin experiencia y alto nivel económico. Sí, les podemos poner airbags, pero volvemos a lo mismo, normalmente es por un error humano o por algo relacionado con el factor humano. Yo entiendo que estaría muy bien y que debería primarse fiscalmente que las medidas de seguridad tuvieran poco coste, pero también es verdad que debemos empezar por lo previo, por formar bien al conductor e informarle. Porque podemos hacer unos hospitales femenales para cuando la gente beba agua en una acequia y pille el tífus llevarla a esos hospitales, pero, hombre, primero informemos sobre el agua de la acequia.

Señora Granollers, de verdad quiero darle las gracias. Usted ha dicho palabras de felicitación que a mí me sirven mucho. Cuando tenga —como tienen todos los investigadores— esa soledad tan grande de horas en la silla —saben ustedes que Ramón y Cajal decía que para ser un buen investigador no hay que tener la cabeza grande sino el culo gordo (risas), por las horas de silla que uno se tira investigando—, me acordaré de lo que usted me ha dicho y me animará.

El tema *online*. Aquí sí que, presidente, ha hecho una pregunta que...

El señor **PRESIDENTE**: Como usted tiene mucha capacidad de síntesis, haga uso de ella.

El señor **PRESIDENTE DE HONOR DE LA FUNDACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL, FESVIAL** (Montoro González): Yo el tema *online*, señoría, lo tengo claro. Sé que ha habido un dictamen de la Comisión de los Mercados y la Competencia, pero yo —que, como muchos investigadores, soy muy inútil— no entiendo qué tiene que decir la competencia sobre qué es más eficaz, si una cosa u otra. Yo entiendo que eso es un tema científico. Por esa regla de tres, no sé si van a hablar de la vacuna, pero lo respeto. Es una propuesta de la Dirección General de Tráfico, y creo que ellos entienden; está aprobada por unanimidad por el Consejo Superior de Tráfico, que lo forman ochenta y cinco entidades; está aprobada por el grupo de trabajo VI del Consejo Superior de Tráfico, sobre formación de conductores; contemplada en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020; y defendida por una proposición, que yo apoyo, del Partido Popular del 28 de septiembre de 2018. Aquí no se trata de enseñar conocimientos; se está confundiendo, señoría, formación e información con instrucción. Aquí tenemos que enseñar actitudes, valores, percepción de riesgos y que vayan víctimas de accidentes y se comenten vídeos. Eso es imposible, con todo el respeto, con una enseñanza que no sea presencial.

El grupo de expertos de la Unión Europea, que he comentado antes, en el año 2017 lo dice bien claro: habla de la presencialidad. Yo realicé un estudio —se dice que no hay estudios, pero los hay— con el profesor Talib Rothengatter, de la Universidad de Groningen, y descubrí que los que iban presencialmente tenían menos accidentes y más percepción del riesgo. También se puede acudir a otros autores: Näätänen y Summala, Fuller, Rumar, Shinar... La mayor autoescuela del mundo, la más perfecta —si tiene usted ocasión, visítela— es el STEC de Suzuka en Japón, presencial, radical. Más del 80 % de los países de Europa la tienen presencial y obligatoria, más del 80 %. Por cierto, España comparte la no obligatoriedad con dos países europeos de treinta y uno que yo analicé, por ejemplo, con Inglaterra. Pero es que Inglaterra tiene un examen, señoría —no es obligatorio que vayan a ningún sitio—, que le digo que muchos de nosotros no lo aprobaríamos. Usted sabe que el CAP es presencial, el ADR es presencial, el permiso A es presencial, los cursos de profesores son presenciales y el permiso por puntos es presencial. En la encuesta que he dicho que hicimos a seis mil personas del carné por puntos, nos decían: háganla como nosotros, presencial y obligatoria. La educación vial en todos los países del mundo se hace presencial y, además, solo se piden —a mí me parece poquísimo— ocho horas presenciales para trabajar actitudes y comportamientos. Sabe usted que hay un estudio del ministerio relacionado con el tema del COVID, en el que se dice: volvamos a la presencialidad, porque lo otro nos ha dado unos problemas enormes. Habría muchísimo más, pero creo que le he sintetizado que no hay motivo para que no sea presencial. Además, en Europa, como he dicho, hay un control brutal en el momento en que se hace el examen.

Voy ya rápido. Señor Sánchez del Real, de VOX, usted ha preguntado cosas de muchísimo interés. Le quiero facilitar, si no lo tiene, el estudio que hicimos sobre la accidentalidad de los profesionales en el COVID. Me vino la idea de hacer un estudio sobre los conductores profesionales durante el COVID y el

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 42

dato me dejó perplejo: se multiplicaron los muertos por tres y la letalidad, es decir, la gravedad del accidente casi por dos. Lo investigamos utilizando el Driver Behaviour Questionnaire, que es nuestro y que adaptamos con una serie de preguntas. Señoría, reconocían que tomaban más café y otros productos, que estaban más estresados, que tenían sueño, que tomaban medicamentos, que descansaban mal, que tenían miedo de tener accidentes, que cometían más infracciones y más imprudencias. Todo esto viene a dar la razón a aquello que decía de que, al final, conducimos como vivimos. La pena es que esto no lo hayamos explicado, porque ha ocurrido lo mismo con el resto de la gente. Ha habido, como sabe usted, muchísimos más accidentes en relación con el porcentaje de movilidad, porque las carreteras estaban más vacías. Esto demuestra la importancia del factor humano, porque el coche era el mismo, la carretera era la misma o mejor, porque está vacía y, sin embargo, fuese en los datos.

Respecto a la España vaciada, tiene usted razón. Yo le voy a dar solo un dato en el que nadie ha reparado: la posibilidad que tiene usted de morir si ha tenido un accidente de tráfico en las zonas más despobladas es inmensamente mayor por la atención a la víctima. Eso es verdaderamente preocupante. Luego, está la conservación de carreteras y demás. Sobre ese asunto, si tuviera tiempo —lo del dinero ya no importa—, haría un estudio. Sí le puedo decir que tengo datos. La posibilidad de muerte en caso de tener un accidente en la España vaciada, incluidos los accidentes de bicicleta, es muchísimo mayor, porque, además, coincide con el hecho de que la España vaciada tiene menos medios económicos y los vehículos son más viejos y, por lo tanto, la protección, la seguridad pasiva en caso de accidente, es mucho menor. ¿Mandarles información? La que quieran y del tema que quieran, por supuesto. Lo he dicho, la ciencia es patrimonio de todos.

Preguntas del diputado del Grupo Popular, del señor Gago. ¿Usuario de bicicleta, formación obligatoria? Ha metido usted el dedo en la llaga. Yo no sé si obligatoria o no, pero lo cierto es que algo habría que hacer. ¿Está su señoría? **(Un señor diputado: No, por motivos de agenda ha tenido que excusarse).** Bueno, alguien se lo dirá. Hice una encuesta, que no se la voy a enseñar a sus señorías porque no hay tiempo, en la que pregunté a los ciclistas habituales: ¿Se puede llevar a un niño en la bicicleta? ¿Hasta qué edad? ¿Se puede ir por una autovía, sí o no? ¿Cuándo? En una autovía, ¿por dónde se tiene que ir? ¿A qué edad se puede ir por una autovía? ¿Se tiene que llevar timbre? ¿Se tiene que llevar luz? ¿Se tienen que llevar frenos? ¿En qué rueda, en la delantera o en la trasera? Y así sucesivamente. Señoría, otra prueba más de la existencia de Dios. Algo hay que hacer. Es verdad, por si no lo saben sus señorías, que el caso más paradigmático es Holanda, que sí que tiene un carné de ciclista y una obligación. El caso menos conocido es el de Israel, que también tiene la obligatoriedad de una especie de examen y/o formación, que ellos dicen que les da muy buenos resultados. También está el caso de Estonia, el caso de Polonia, el caso de Letonia y, a su vez, también indirectamente, el caso de Inglaterra. Luego, está el caso peculiar de Estados Unidos. Qué pena que no haya tiempo, porque en Estados Unidos obligan al que vende una bicicleta a dar un folleto donde vengan las normas que hay que cumplir; por cierto, son pocas normas, porque ni siquiera el tema de la bicicleta tiene un título en el Reglamento General de Circulación. Algo que habría que solucionar, porque —vuelvo al principio, señorías— tenemos miles de kilómetros de carril bici... El aeropuerto es fenomenal, no digamos el avión, las bicicletas son... ¿Y el piloto? Igualmente con los patinetes. Esto creo que queda claro.

Me ha preguntado por las motocicletas, el airbag obligatorio y otras cuestiones. Como ya he dicho, me parece bien, va a ser la Unión Europea quien lo va a decidir, pero insisto en la formación. ¿Limitaciones a los jóvenes? Mire, sí. Hay muchas razones. Por ejemplo, en el tema del alcohol hay que ponerles tasas más bajas, porque al joven, al tener menos troquelados los movimientos motrices —porque tiene poca experiencia—, el alcohol le afecta más, curiosamente. Al que tiene más experiencia en conducción y tiene los movimientos más incrustados en el cuerpo, le afecta menos. Y aquí quiero decir una cosa muy importante para que la tengan en cuenta sus señorías. ¡Ojalá lo pudiéramos hacer! En el primer año después de obtener el carné de conducir los jóvenes no tienen accidentes, es en el segundo y en el tercer año, fundamentalmente. ¿Por qué? Porque al tener mayor seguridad, asumen mayor nivel de riesgo. ¿Qué han hecho Austria y Alemania? Fíjense qué maravilla, cuando llevan dos o tres años de conducción les obligan a pasar por un curso, básicamente, de trabajo de actitudes, no trabajo de otra cosa. Y les está dando un resultado extraordinario para que no tengan accidentes de tráfico.

¿Formación obligatoria en los institutos? Pues, claro, sería ideal que hiciéramos lo del sistema francés. La conducción tutelada, sí, pero la conducción tutelada con muchas precauciones. Si en el examen que yo hacía suspendía el 96,5% de los conductores que llevaban cinco años con el carné de conducir, ¿cómo van a formar a alguien? En los países donde hay conducción tutelada se hace, generalmente, después de

owe.DSCD-14CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 43

que se haya comprobado que la persona no tiene multas, no tiene antecedentes penales y que es una persona que tiene experiencia de conducción. Se les obliga en muchas ocasiones a pasar un curso en la autoescuela y, digamos, tienen una cotutoría con profesores de autoescuela, pero no cualquiera puede empezar. Generalmente, es para que hagan muchos kilómetros, pero eso sí, después de que el conductor haya pasado un curso en la autoescuela, teórico y práctico, porque si no, imagínese lo que podría ocurrir.

En cuanto a lo de Antena 3, que dentro de unos años estaremos peor en seguridad vial, no me atrevería a decir tanto, pero lo que sí le puedo decir a sus señorías y he advertido aquí de ello —y usted lo comentaba también— es que vamos muy deprisa, pero no en cuanto a velocidad, sino a que todos los acontecimientos van muy deprisa. En el comercio electrónico aparece el móvil y, sin embargo, a nivel legislativo y a nivel de investigación vamos muy despacio. Viene el coche autónomo, pero vamos muy despacio. Entonces, como el accidente se evita antes de que ocurra, vamos a intentar adelantarnos a lo que hay, y con esta Comisión seguro que se hará. ¿Ayudas para renovar el parque? Evidentemente. Sería rentable a muchos niveles, pero habría que estudiar muy bien cómo habría que hacerlas. Solo quiero dejar encima de la mesa un tema y con esto acabo, que es el tema del coche eléctrico, sobre el cual creo que debe haber mucha prudencia porque hay que prever muchas cosas: por ejemplo, cómo se van a reciclar las baterías, que es de lo más contaminante que puede haber. Ese va a ser un tema muy complejo, no vaya a ser que tengamos una solución buena para hoy y problemática para mañana.

El señor López, del Grupo Socialista, decía que en diez años todo ha cambiado, lo que viene a apoyar mi frase de que las sociedades conducen como viven. Hay que prestar mucha atención al futuro, la investigación como vía de solución y cómo podemos llegar a las personas. Han sido las cuestiones en las que usted ha insistido mucho. ¡Qué pena no tener tiempo! Pero sí quiero completarle un dato que he dado antes. Pregunté en una encuesta a los conductores dónde habían aprendido algo para no tener accidentes. El 80 % decía que en las autoescuelas; el 40 %, en los medios de comunicación —fíjense si son importantes, son muy importantes y debemos unirlos a nosotros, cosa a la que ellos están muy dispuestos—; solo el 20 % decía que en la Administración —yo creo que la Administración o las administraciones deberían potenciar más el tema—, y, como les he dicho antes, los que decían que en los colegios no llegaban ni al 12 %. Y, a pesar de que, siendo la velocidad un factor de riesgo, acabara yo atropellado, ya no me he podido dar más prisa.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias. Yo creo que ha completado con sobresaliente la comparecencia y la contestación a las intervenciones de los portavoces. Es verdad que nos hemos extendido más de lo previsto, pero yo creo que merecía la pena, y estoy seguro de que habrá más oportunidades de seguir escuchándole a usted y de que usted pueda escucharnos a nosotros para enriquecernos mutuamente en un tema tan importante como la seguridad vial. Muchísimas gracias, señor Montoro, por su comparecencia y por su disponibilidad para comparecer hoy ante la Comisión.

Se suspende la sesión, que se reanudará a las cuatro de la tarde.

Eran las dos y cuarenta minutos de la tarde.

Se reanuda la sesión a las cuatro y cinco minutos de la tarde.

— **DEL SEÑOR ARITZETA GALÁN (DOCTOR EN PSICOLOGÍA DE LA UNIVERSIDAD DEL PAÍS VASCO, Y PROFESOR E INVESTIGADOR DE LA MISMA). (Número 219/000381).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar comienzo a la sesión de la tarde intentando cumplir el horario previsto para que al último compareciente no se le haga excesivamente tarde.

Comenzamos la sesión de la tarde con el profesor Aitor Aritzeta, doctor en Psicología por la Universidad del País Vasco; impartió durante algunos años en esa Facultad la asignatura de Psicología de la Seguridad Vial, colabora desde el año 2017 con la Dirección de Tráfico del Gobierno vasco, entre otras muchas actividades y experiencias relacionadas con la seguridad vial.

Muchas gracias por su disponibilidad, señor Aritzeta, por acompañarnos esta tarde. Cuando usted quiera, tiene la palabra.

El señor **ARITZETA GALÁN** (doctor en Psicología de la Universidad del País Vasco, y profesor e investigador de la misma): Muchas gracias, señor presidente. Gracias, señoras y señores diputados.

Voy a tratar de ceñirme al tiempo que se me ha asignado; espero que mi comparecencia no supere los veinticinco minutos, en los cuales trataré de sintetizar los últimos cuatro años de investigaciones que

cte_DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 44

hemos llevado a cabo en el ámbito de la seguridad vial. Todas estas investigaciones han sido fomentadas y financiadas por el Gobierno vasco, por la Dirección de Tráfico, el Departamento de Seguridad, y están disponibles en la página web en su extensión, con todos los informes. Si tienen interés, www.trafikoa.eus.

En concreto, voy a hablarles de investigaciones que tocan temáticas relevantes como la seguridad vial en el ámbito de la juventud, que fue una investigación llevada a cabo en 2017, una investigación en el ámbito de la convivencia vial en 2018, un trabajo pionero e innovador en el ámbito de la identidad de género y la accidentalidad en 2019, y finalmente, en plena pandemia, un análisis sobre la seguridad vial en las personas mayores de 65 años que compartiré. Haré una breve síntesis de estas investigaciones como una selección de los resultados más relevantes y luego quedará a disposición de las preguntas o dudas que puedan tener. **(Apoya su intervención en un PowerPoint).**

Voy a comenzar con el ámbito de la juventud y la seguridad vial, y brevemente quiero comentarles que, como sabrán ustedes, el primer motivo de fallecimiento de jóvenes varones entre 18 y 25 años son los accidentes de tráfico. También sabemos que de los diferentes rangos de edad, estas edades entre 18 y 25 años son los colectivos que más consumo de drogas y alcohol tienen y, por tanto, en ese contexto, teníamos el objetivo en esta investigación de diseñar estrategias de intervención eficaces que contribuyeran a disminuir los efectos negativos de las actitudes y las conductas arriesgadas en la población joven. Participaron en la investigación 621 jóvenes entre 16 y 25 años, la mitad mujeres —el 48%—, o sea, que era una muestra bastante bien equilibrada, y llevamos a cabo tres actuaciones: en primer lugar, hicimos un análisis cualitativo en grupos focales, entrevistas en profundidad con diez grupos focales de chicos y chicas, donde extrajimos información relevante para luego completar un cuestionario que pasamos masivamente a toda la muestra; y finalmente, haré una mención a la propuestas de mejora que se extrajeron de esta investigación. ¿Algunos resultados básicos que observamos en esta investigación? El 78% de los jóvenes acepta que no respeta intencionadamente los límites de velocidad, el 69% de ellos acepta y reconoce que tampoco respeta plenamente las normas de circulación, y el 67% admite usar el móvil mientras conduce. Son datos que no sé si nos sorprenden, pero sí resultan preocupantes. El 46,7% de los jóvenes indica que el sexo sí afecta a la conducción, siendo vistas ellas —las chicas— como más precavidas tanto por ellos como por ellas, y ellos como más arriesgados. Y el 46% de los chicos reconoce ser más influenciable que ellas —las chicas—, un 33 o 34%, y además indican que el tipo de influencia que viven es cualitativamente distinto. Es decir, ellos sienten una influencia por los pares más negativa que les impulsa a ser más arriesgados, tener más velocidad, competir más con los iguales, lo cual evidentemente incrementa el riesgo, y ellas, sin embargo, indican que la influencia de sus compañeras es más positiva, es decir, que las invita a ser más precavidas y a no conducir, por ejemplo, si consumen alcohol.

Después de revisar la literatura y después de observar las diferentes propuestas que se extrajeron de esta investigación, llevamos a cabo un conjunto de propuestas de mejora entre las cuales hemos seleccionado tres. La primera de ellas sería llevar a cabo una campaña publicitaria, tratando de dar valor al estilo de conducción precavido, es decir, un estilo de conducción más propio de las chicas conductoras, que son más seguras, más prudentes, más sosegadas y no influenciadas negativamente por sus pares, que la de los chicos, que es un estilo de conducción más temerario, más agresivo, más imprudente y negativamente influenciado por sus pares, es decir, utilizando mensajes tipo: Aprende de ellas, conduce seguro, mujeres al volante, vida constante.

Además, nos preguntábamos si el conocimiento sobre el mindfulness o mindful driving, que es una técnica de atención plena de conducción, podría ser interesante para reducir la accidentalidad en los jóvenes y en la población en general y, para ello, invitábamos a utilizar los paneles que se utilizan en la vía para emitir mensajes que hagan de la conducción una acción consciente y plena y hacerlo de forma cíclica, con duraciones no superiores a los dos meses porque ya sabemos que cuando los mensajes duran mucho tiempo a los paneles nadie les presta atención. Unos mensajes de tipo: ¿En qué estás pensando? En este momento conduce. ¿Dónde está tu cabeza? Ahora en la carretera.

Finalmente, siguiendo los principios del aprendizaje, que sabemos que son efectivos en el ámbito de la psicología, invitábamos a ajustar el sistema de puntos, complementando el castigo necesario en muchas ocasiones y el refuerzo negativo, la extracción, quitar los puntos, con un sistema de refuerzo positivo que fomenta el aprendizaje en la conducción, que pudiera contribuir a la autogestión y a la responsabilidad de los actos y consecuencias en la conducción si la conductora o el conductor, por ejemplo, fuera parado en un control y no fuera sancionado al menos en dos o más ocasiones, lo cual

ove.DSCD-14CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 45

generaría modelos de repetición o modelos de referencia para los jóvenes que son reforzados de manera positiva. Esto es una breve síntesis de la primera investigación que se llevó a cabo en el año 2017.

En el año 2018 llevamos a cabo una investigación en el ámbito de la convivencia vial. El contexto del año 2018, aquí en Madrid, evidentemente, ustedes van bastante por delante, pero empezábamos a notar de manera exponencial la proliferación de vehículos de movilidad personal, es decir, fundamentalmente de los patinetes eléctricos, y también éramos conscientes de que la conducta cívica y el comportamiento empático eran factores preventivos fundamentales dentro de la Estrategia zero vision comentada por la Comisión Europea para llegar al objetivo de cero accidentes; utópico en ocasiones, pero que no hay que perder de vista. Por lo tanto, el objetivo de esta investigación era conocer, comparar conductas y actitudes seguras e inseguras asociadas a la convivencia vial tanto dentro de cada grupo que participó en la investigación como entre grupos. En esta investigación participaron, como pueden observar, 772 ciclistas tanto de ciudad como de carretera, tanto en ciudad como entre ciudades y pueblos, peatones 755, conductoras y conductores 687 y usuarios de vehículos de movilidad personal 91 —patinetes fundamentalmente—, haciendo una suma total de colectivos de 2305. Se utilizaron un método de cuestionario y encuesta, extraídos de la revisión de la literatura, y cuestionarios estandarizados y ex profeso o *ad hoc*.

Algunos resultados básicos de esta investigación: Pueden observar ahí a peatones que indicaban que el uso del móvil mientras se caminaba era una conducta de riesgo elevada, que cruzaban la calzada mientras el semáforo estaba en rojo hasta porcentajes del 85 %. Había conductores que mencionaban que se saltaban los límites de velocidad y utilizaban el móvil cuando conducían; el 50 % de los ciclistas reconocían circular tres en paralelo y que se saltaban los semáforos en rojo; y en los usuarios de vehículos de movilidad personal se les acusaba la mayoría de las veces de adelantar a peatones por la acera generando situaciones de riesgo especialmente para las personas mayores.

Algunas conclusiones de esta investigación de convivencia vial indicaban que la convivencia vial todavía es una asignatura pendiente, que ni la percepción de uno mismo como peatón, ciclista, usuario o conductor ni la percepción de los demás colectivos estaba sustentada sobre conductas cívicas, y que la proliferación de los vehículos de movilidad personal hacía necesaria una sensibilización y homogenización de la normativa en aquella época que ahora ya se ha hecho asociada a su uso.

La población apostaba fundamentalmente por la sanción a conductores y a ciclistas, porque entendían que eran conocedores de la norma y la sensibilización y educación a peatones y usuarios de vehículos de movilidad personal. La convivencia vial, por lo tanto, se confirmaba, estaba asociada a comportamientos y valores empáticos y a la conciencia de interdependencia entre los diferentes colectivos que participan en la movilidad. Con todo ello, llevamos a cabo varias propuestas de mejora de las cuales he seleccionado dos que consideraba podían ser de su interés. Una de ellas estaba asociada a las estrategias de educación vial que ya se vienen realizando en colegios donde se trabaja la circulación, la sensibilización, el trabajo con las drogas de riesgo y la accidentabilidad, pero incluyendo un bloque adicional sobre convivencia vial, tanto desde la perspectiva de desarrollo de comportamiento empático y de conciencia e interdependencia —que son dos valores y actitudes que se desarrollan en el ámbito de la psicología, de la psicología social, y donde los colectivos de usuarios de vehículos de movilidad personal tengan una relevancia especial— como los peatones de avanzada edad pues, como sabemos, nuestra población está envejeciendo progresivamente.

Hacíamos una propuesta también: desarrollar una campaña de sensibilización dirigida especialmente a los usuarios de vehículos de movilidad personal donde se subrayaran cuestiones básicas de la normativa de uso de estos vehículos y de la convivencia vial. Esto en relación con las cuestiones básicas de la segunda de las investigaciones.

Pasamos a la tercera que se llevó a cabo en el año 2019 y que tiene un carácter bastante innovador en este ámbito, porque la mayoría de investigaciones llevadas a cabo normalmente se limitan a hacer comparaciones, desde un punto de vista de diferencias de sexo entre hombres y mujeres, y nosotros tratamos de ir un poquito más lejos. Permítanme ustedes hacerles una pequeña introducción al contexto. Desde el año 2002 sabemos de los diferentes informes publicados por la Organización Mundial de la Salud que los hombres, independientemente de la cultura, son más agresivos, competitivos, y violentos en la conducción y expresan la agresividad de forma mucho más directa, lo cual incrementa sus conductas de riesgo. El Instituto de Transport Research Center, prestigioso, indicó en el año 2006 en un informe que los hombres tenían una tasa de accidentes mayor que las mujeres en cualquier franja de edad, especialmente en la franja de la juventud. Ya en el año 2013 en un estudio se indicó que entre los 18 y 24

cve-DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 86

años los hombres provocaban hasta cinco veces más accidentes de tráfico que las mujeres, y que los hombres en general percibían menos riesgo asociado a la conducción. Similarmente en el año 2015 un informe publicado por el Gobierno vasco mostraba cómo el porcentaje de hombres involucrados en accidentes cuyas consecuencias eran heridas graves o resultados de muerte, era muchísimo mayor que el que mostraban las mujeres. Cordellieri y otros autores en 2016 indicaban que el modelo de identidad masculina estereotípica y la idea de virilidad estaban asociados a la práctica de conductas temerarias en la conducción de coches y motos que se tienden a normalizar, mientras que se tienden a desvalorizar o infravalorar las prácticas estereotípicamente femeninas. Y en el informe de Gazteziur, que nosotros publicamos en 2017, también se observaba, como mencionaba antes, que los chicos observan el coche o la moto como una extensión de su propia identidad asociada al orgullo, reconocimiento en la búsqueda de reconocimiento del otro, la autoaceptación, mientras que ellas lo viven más como una vía de autonomía o de libertad; y todo ello, evidentemente, puede tener consecuencias en los riesgos y en la probabilidad de accidentes.

Teniendo en cuenta este contexto, llevamos a cabo dos estudios. En un primer estudio teníamos el objetivo de identificar las representaciones sociales de género respecto a la seguridad vial y para ello utilizamos dos muestras y dos métodos de investigación. La primera muestra estuvo compuesta por 182 personas que participaron en un total de 32 grupos de debate con cuatro cohortes de edad, desde los 18 hasta los 71 años, si no recuerdo mal, y en la segunda muestra fue una investigación de encuesta masiva en la que participaron 1348 personas entre 18 y 73 años de edad.

Los resultados fundamentales de este estudio fueron los siguientes. En primer lugar, nos llamó la atención, y así lo subrayamos, que solamente aquellos hombres que tenían una identidad de género estereotípicamente masculina consideraban que las mujeres conducen peor que los hombres. Ni las mujeres estereotípicamente femeninas ni los hombres y mujeres con identidades de género andróginas hacían este reconocimiento. Los hombres y mujeres, por otro lado, con una identidad andrógina consideraban que las mujeres conducen mejor que los hombres porque muestran más atención, son más precavidas y respetan más las normas de circulación. A excepción de los hombres estereotípicamente masculinos, el resto de la sociedad tiende a observar a los hombres con un estilo de conducción más temerario y agresivo y para nuestra sorpresa y, la verdad, cierta decepción, observamos que se producía un nivel de sexismo bastante elevado y de machismo en las cohortes más jóvenes entre 18 y 25 años y también, aunque más progresivamente, más previsible en las cohortes de mayores de 50 años. Ser hombre, tener entre 18 y 25 años, una identidad de género estereotípicamente masculina incrementa en un 37,6 % la probabilidad de sufrir un accidente por haber consumido alcohol y drogas.

En el segundo estudio, dado los resultados observados en el primero, donde observábamos diferencias sexistas bastante importantes entre edades comprendidas entre los 18 y los 25 años, hicimos una selección de 20 jóvenes —chicos y chicas— con identidades estereotípicamente masculinas y femeninas. Teníamos el objetivo de diseñar, implementar y evaluar un programa de intervención dirigido a modificar esas representaciones sociales estereotipadas asociadas al sistema sexo-género respecto a hombres y mujeres hacia otras un poco más igualitarias y contraestereotipadas. El método de trabajo fue una autoobservación durante tres semanas de su comportamiento en base a una serie de comportamientos en la conducción. ¿Cuáles fueron los resultados que observamos después de tres semanas de autoobservación y de haber analizado sus comportamientos? Fueron los siguientes. Este programa de intervención tuvo éxito en la reducción de las representaciones sexistas y machistas, especialmente los hombres —chicos en este caso— estereotípicamente masculinos. Ante una creencia sexista —por ejemplo, cuando uno está a punto de entrar en una rotonda y observa que el coche que tiene delante duda en la incorporación, empieza a pensar que puede ser una mujer o piensa que es una persona muy mayor—, cuando la representación mental previa se contrasta con la realidad y se confirma si es así o no —uno puedo adelantar al vehículo y observar si la persona que ha dudado es una mujer—, esta representación se cuestiona y se modifica. Las conductas atribuidas a las mujeres, como la duda en la incorporación a una rotonda, hacer un ceda el paso con excesiva prudencia o la dificultad en la capacidad de aparcar, sufrieron en este programa un descenso muy significativo en la percepción por parte de los chicos estereotípicamente masculinos.

Con todo, nos animamos a hacer un conjunto de propuestas para reducir la accidentalidad desde una perspectiva de género, de las cuales he seleccionado tres. La primera de ellas estaría sustentada en hacer una propuesta de un modelo que hemos denominado de androginia vial, es decir, un modelo que trate de dotar de contenido teórico y práctico a una propuesta de comprensión del comportamiento

owe.DSCD-14.CO-008

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 47

humano en el ámbito de la educación vial, por ejemplo, desde esta perspectiva de género con un doble objetivo: lograr una sociedad más igualitaria y más segura en el ámbito de la movilidad. En segundo lugar, hacíamos una propuesta basada en un modelo, que conocimos en Bélgica, y que tuvo efectos muy positivos en la reducción de la accidentalidad entre jóvenes. Se trata de desarrollar una obra de teatro que tenga dos puntos centrales o un contenido audiovisual, si ustedes lo desean. Un objetivo era reducir los accidentes que implican a los jóvenes, que normalmente tienen lugar durante las noches del fin de semana, y a su vez que tuviese un enfoque de género, entendiendo que dicha perspectiva explica una parte del comportamiento de riesgo en los jóvenes. Es decir, sería una obra multimedia con representaciones en directo o grabadas, audiovisuales, donde uno o dos actores profesionales cuentan la historia de un grupo de amigos que salen una noche de fin de semana y lo que comienza como un aspecto de diversión termina, como pueden imaginarse, en un drama. Finalmente, hacíamos la propuesta de desarrollar una campaña de sensibilización, donde la seguridad vial y de género fueran dos ejes centrales para que de alguna manera se pudiera subrayar la importancia de autoobservar las ideas sexistas y machistas que tenemos en muchas ocasiones, contrastarlas con la realidad y asociarlas con el incremento de conductas empáticas, prosociales y con la reducción de las conductas agresivas y de riesgo.

La última investigación —voy terminando poco a poco— giraba en torno al ámbito de la seguridad vial en personas mayores de 65 años, que, como indicaba previamente, se llevó a cabo en plena pandemia, con todas las dificultades que eso conllevó a la hora de hacer esta investigación. El contexto ya lo conocen. Eurostat sacó el año pasado un informe actualizado sobre la cantidad de personas que vivirían en Europa mayores de 65 años, en torno a 150 millones, lo cual supone el 30 % de la población europea. Sabemos, por tanto, que cada vez más personas mayores van a participar activamente en la movilidad y en la realidad del tráfico, lo cual va a suponer un aumento significativo, por pura probabilidad, del número de usuarios mayores que van a correr el riesgo de verse involucrados e involucradas en accidentes de tráfico. Si bien en este momento sabemos que en Europa 1 de cada 5 víctimas mortales de tráfico tiene 65 años o más; para el año 2050 se espera que 1 de cada 3 víctimas mortales sea una persona mayor, lo que va a representar un aumento del 13 %. En este contexto desarrollamos dos investigaciones diferentes.

En el primer estudio, el objetivo que teníamos era identificar las percepciones de la población mayor de 65 años con respecto a la seguridad vial. Fueron 80 personas de entre 65 y 86 años de edad, con una media de 73,3 años, las que participaron en la investigación. Se les realizó una entrevista semiestructurada individual en profundidad que duraba aproximadamente una hora u hora y media, y después cumplimentaban un cuestionario Likert, una encuesta relacionada con dimensiones fundamentales del comportamiento en la seguridad vial. ¿Qué resultados observamos? Observamos que la población mayor de 65 años asocia fundamentalmente el acto de conducir a una mayor autonomía y a una mayor sensación de libertad. A mayor edad, las personas que conducen son conscientes del riesgo que suponen para la seguridad vial y a través de esta consciencia de riesgo tratan de prevenirlo descansando más, circulando por vías conocidas, teniendo más paciencia con otros usuarios y tratando de conducir sin prisas. Extrajimos dos perfiles de riesgo y un perfil de seguridad. En el perfil de riesgo, en función de los análisis realizados, aparecía una fotografía de hombre, residente en zona urbana, que tiene un turismo antiguo, de más de diez años, y con una menor salud vial. Es decir, tiende a tener mayor ingesta de medicamentos por una serie de problemáticas físicas y algunos problemas de visión, con cierta o escasa capacidad de regulación de sus reacciones agresivas, poco respeto por las normas de circulación, especialmente por la de velocidad, y tendente a utilizar dispositivos móviles al volante y en ocasiones a ingerir alcohol. En el perfil mayor de 65 años de seguridad, fundamentalmente, aparece de nuevo un perfil de mujer que reside en zonas rurales, que circula en trayectos cortos, conocidos, diurnos, con un turismo que tiene menos de diez años, con la ITV y las revisiones al día, con ciertas habilidades para manejar sus emociones en la carretera, tratando de conducir con cierto humor y calma, disfrutando del acto de conducir, con conciencia de la convivencia vial y que no utiliza dispositivos móviles ni consume drogas.

El segundo estudio, después de haber hecho este análisis más cualitativo en profundidad, buscaba evaluar y contrastar las actitudes de peatones, usuarios de transporte público y conductores y conductoras mayores de 75 años con respecto a la seguridad vial y, conociendo que estábamos en una situación pandémica, examinar el efecto que el contexto pandémico había tenido en tales actitudes. En total, fueron entrevistadas 618 personas con edades comprendidas entre los 65 y los 95 años, realizándose 7621 llamadas telefónicas para obtener esta muestra.

Resultados fundamentales. Por un lado, el consumo de alcohol y drogas y el exceso de velocidad en esta población son los dos motivos fundamentales por los que se considera que se producen los

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 48

accidentes de tráfico. En relación con los peatones, no respetar los semáforos al cruzar o no cruzar por el paso de peatones son los dos motivos fundamentales que se dan en los accidentes de tales usuarios, de peatones. Y el 49,2% de la muestra indica que el despiste del usuario es el motivo fundamental por el que se producen los accidentes en el transporte público. En relación con el efecto de la pandemia en estos colectivos, se observaron resultados muy interesantes en los conductores. El contexto pandémico ha hecho que las personas que fundamentalmente residen en los pueblos —no tanto en las ciudades— empleen mucho más el vehículo privado, en torno al 23,6%, pero fundamentalmente han sido las mujeres, en torno al 30,4%, las que han utilizado más el vehículo privado. En relación con los peatones, el 45,3% sale menos a la calle, es decir, casi el 45% de la población ha tendido a quedarse más en casa que antes de la pandemia por el COVID-19, indicando que se sienten mucho más inseguras. Esa cantidad aumenta a medida que aumenta la edad y en mayor medida entre las mujeres. Finalmente, en cuanto a los usuarios del transporte público, el 44,4% menciona que emplean en menor medida el transporte público que antes de la pandemia por COVID-19, siendo este dato hasta el 50,3% en el caso de las mujeres y hasta el 34% en el caso de los hombres.

Para finalizar, voy a compartir con ustedes algunas de las propuestas que hicieron los usuarios de esta investigación en relación con las mejoras que se podrían realizar para ellos y ellas. Los conductores mayores de 65 años —esta es una selección porque hubo muchísimas más—, por ejemplo, hacían una mención a tratar de mejorar tecnológicamente los aspectos del vehículo, como automatizar el cambio de la visibilidad en el uso de las luces cortas y largas. Son aspectos que dependen un poco de su decisión y a veces tienen dificultades para hacerlo o se sienten mucho más afectados cuando un conductor o una conductora no reduce las luces. También mencionaron mejorar la señalización de las infraestructuras. Por ejemplo, si ustedes han viajado a Londres, estoy seguro de que recuerdan que los pasos de peatones están claramente señalizados. Aquí echan en falta esa señalización, porque a veces se encuentran con un peatón y no tienen la capacidad de reacción que tiene un joven. También creen necesario señalar con muchísima más antelación las obras que se están produciendo en la carretera. Hay que promover comportamientos de seguridad vial; hay que mejorar, por ejemplo, las habilidades de conducción de estas personas mayores de sesenta y cinco años y el uso de nuevas tecnologías que, como sabemos, en los vehículos más avanzados están implementando. En los usuarios del transporte público, nada nuevo bajo el cielo: mejorar el acceso a los autobuses desde la parada, conductores más amables, conducción más suave... Eso sí, hacían mención a la necesidad, yo creo que sociológica, de incluir más asientos para personas mayores a medida que la población va envejeciendo, así como mejorar la comodidad de los mismos. Y para los peatones, mejorar las aceras, hacerlas más anchas y antideslizantes, reducir las barreras arquitectónicas, más bancos, más zonas de descanso cubiertas, etcétera.

Como digo, todos estos resultados de las investigaciones que se han llevado a cabo durante estos cuatro años están publicados en la página web www.trafico.es. Yo me he permitido hacer un resumen rápido de los resultados más interesantes. Quedo ahora a su disposición para cualquier pregunta o duda por aclarar.

Muchas gracias.

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

Vamos a pasar al turno de los grupos parlamentarios y, a continuación, podrá usted intervenir de nuevo para ampliar algún tema o responder a las cuestiones que planteen los distintos grupos.

En primer lugar, tiene la palabra, por el Grupo Vasco, la señora Gorospe.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias, presidente. Buenas tardes a todos. *Eskerrik asko, Aritzeta jauna. (Inicia su intervención en euskera)*. Es un placer poder escucharle y que comparta con nosotros en esta Comisión de Seguridad Vial los estudios que han realizado y las conclusiones y las propuestas que de los mismos se derivan.

Desde el Grupo Vasco compartimos absolutamente ese objetivo doble de que tenemos que trabajar desde el ámbito de las políticas públicas y, por supuesto, desde el ámbito de las políticas de seguridad vial para conseguir una sociedad más igualitaria y más segura desde un punto de vista de movilidad vial. Por tanto, nos parece determinante que se analice cómo impacta y cómo es necesario plantear actuaciones y políticas viales con enfoque de género, con una perspectiva de género, porque tal vez pueda haber quien piense que no afecta en absoluto a la seguridad vial ese comportamiento humano al que usted se refería. Esta mañana hemos tenido a otros comparecientes, y uno de ellos decía que la seguridad vial no es solo una cuestión de infraestructuras, de tecnología o de coches, sino que es una

ove: DSCD-14CO-008

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 49

cuestión fundamentalmente de personas. Por eso para nosotros es muy importante que usted, que es doctor en Psicología, nos dé esa perspectiva. Él se refería a ustedes como mecánicos de personas, porque es fundamental conocer el comportamiento humano y todos los condicionantes que puedan ser determinantes.

Nos parecen también muy interesante los estudios que están haciendo sobre el resto de los colectivos vulnerables, sobre la juventud y sobre el reto de la sociedad europea, una sociedad absolutamente envejecida, que, desde luego, tiene que ir analizando cuáles son esas características que van a condicionar las actuaciones que se deben implementar indudablemente para incrementar la seguridad vial.

Está claro que esos sesgos sexistas, eso es que usted mencionaba como chicos estereotípicamente masculinos, son un riesgo en general y son un riesgo para ellos mismos, por lo que hay que actuar sobre ese tipo de conducta y ese tipo de valores individuales y colectivos que se promueven para ir cortándolos, porque, si no, indudablemente suponen un riesgo. Voy a poner en diálogo su intervención con la del profesor Montoro, que ha intervenido justo antes que usted. Usted dice que las mujeres son mucho más precavidas, más sensatas, más prudentes, y esto incide favorablemente en la seguridad vial, porque tienen muchos menos accidentes. El profesor Montoro nos daba otro dato, porque él partía de otra hipótesis, pero la conclusión de ambos es terrorífica. Él decía que las mujeres tienen más posibilidades de tener un accidente a la hora de ir hacia el trabajo y volver, *in itinere*, como accidente laboral. Fíjese que la conclusión es que personas más precavidas, más sensatas y más prudentes, por problemas de conciliación de la vida laboral y familiar terminan poniendo en riesgo su vida por este problema. Comparto con usted la reflexión, porque escuchándole a usted y escuchándole a él, de ser cierta esa hipótesis, el resultado es como para que todas las administraciones tomen cartas en el asunto e intervengan para dar una solución.

Para terminar, compartimos la reflexión que usted hace de que se debe intervenir más con refuerzos positivos y con actitudes empáticas y rechazando actitudes agresivas. *Eskerrik asko. (Finaliza su intervención en euskera).*

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

A continuación, en nombre del Grupo Ciudadanos, tiene la palabra el señor Cambroneró.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Gracias, presidente. Buenas tardes, señor Aritzeta. Bienvenido al Congreso.

Usted ha expuesto unas investigaciones muy interesantes que ha hecho, lo que pasa es que a nosotros siempre nos gusta vincular esas investigaciones a posibles soluciones, lo que también ha hecho en este caso, pero que nos gustaría que desarrollara un poquito más. Nosotros, en cada comparecencia —al menos esa es mi actitud—, queremos llevarnos alguna idea para presentar iniciativas en esta Comisión, por lo que le voy a hacer algunas preguntas, muy pocas. Voy a ser muy breve para no quitarle tiempo y para que pueda explayarse un poquito más en las respuestas.

¿Qué medidas concretas cree usted que deberíamos proponer para reducir esas terribles estadísticas, esas terribles cifras que nos ha dado en cuanto a la vulneración de normas de tráfico en jóvenes y también, por ejemplo, del uso del móvil? Las conocíamos, pero no nos dejan de sorprender, porque la siniestralidad está totalmente vinculada a ello.

¿Cree que deberíamos realizar campañas informativas segregadas por sexos para evitar la siniestralidad en cada uno de ellos? De los estudios que nos ha mostrado parece que se desprende algo así y me gustaría que incidiera un poquito en si cree que podría ser efectiva esta medida.

También coincido con usted en poner el foco en la educación vial y en el establecimiento de campañas de sensibilización, porque se ha demostrado que unas y otras son muy efectivas, pero también me gustaría dejar una idea, una idea que lanzo a las administraciones, y es que todas las administraciones deberían vincularse en las soluciones; evidentemente, en el análisis, que lo tenemos que hacer, pero también en las soluciones, porque muchas veces nos encontramos en esta Cámara y en esta Comisión debatiendo sobre estériles polémicas competenciales. Por eso me gustaría vincular la actividad de todas las administraciones a las soluciones y no solo a la detección del problema.

Sin más, le agradezco su exposición y nos ponemos también a su disposición. Muchas gracias.

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

Por el Grupo Republicano, tiene la palabra la señora Granollers.

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 50

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

En primer lugar, quiero agradecer al señor Arizeta sus explicaciones. Estamos completamente de acuerdo con todo lo expuesto. Estamos tan de acuerdo que incluso es preocupante ver cómo en una Comisión tan importante como esta casi siempre somos dos mujeres las que podemos aportar temas. Tendríamos que feminizar mucho más la política; seguramente entonces se tomarían decisiones más importantes para todo el tejido de la sociedad. Por tanto, no podemos estar más de acuerdo.

Asimismo, coincidimos en que nos hace falta mucha educación y pedagogía ya desde pequeños, es decir, tenemos que educar desde pequeños en la igualdad, en que no hacen falta estos estereotipos, como el que has comentado de que el vehículo es la prolongación en los varones o en los hombres. ¿No se podría solucionar esto con una educación inclusiva desde el primer día en la infancia?

Respecto de las personas mayores, entiendo que conforme pasan los años, cuando nosotros cumplamos sesenta y cinco años no será lo mismo, porque tendremos una experiencia en conducción muy diferente de la que han tenido los mayores que tenemos ahora. Me imagino que nosotros, al tener más experiencia, romperemos esa estadística, ya que nos haremos mayores y tendremos menos reflejos, pero habremos tenido una vida diferente o con más experiencia en conducción y quizás no se note tanto esta diferencia, por lo menos a partir de los sesenta y cinco años. Supongo que también se retrasará más.

Gracias.

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

Por el Grupo VOX, el señor Gestoso.

El señor **GESTOSO DE MIGUEL**: Simplemente, a raíz de los comentarios que ha hecho sobre los estudios y las estadísticas, quiero preguntarle si, aparte de en la educación vial, por las diferencias que hay —me ha parecido entender—, tanto positivas como negativas, en cuanto a la conducción de hombres y mujeres, usted cree que debería hacerse una regulación específica para uno u otro caso, es decir, si también habría que hacer —como se está haciendo en tantas otras cosas— una cierta distinción entre sexos a la hora de legislar esto, pregunto. Me ha quedado claro el planteamiento del problema y he visto un poco las soluciones que ha aportado, pero quizás ha faltado un poco de concreción. Si usted ha hecho algún estudio al respecto —porque no me cabe duda de que lo que ha dado aquí son unas pinceladas de las conclusiones que saca—, seguramente tendrá más datos.

Gracias.

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

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Gracias, señor presidente. Buenas tardes, señorías.

Señor compareciente, muchas gracias por su comparecencia, que ha sido muy interesante. Usted, como psicólogo, tiene un campo apasionante en lo que se denomina la seguridad del tránsito, en la cual, evidentemente, como bien conoce usted, intervienen tres factores: la calle, la persona y el vehículo. Por fin hemos introducido a profesionales del factor humano esta tarde y en la mañana de hoy también. Usted tiene gran responsabilidad, porque sus estudios son los que analizan el comportamiento humano en su globalidad. Nos ha expuesto los resultados de sus cuatro trabajos, unos resultados, la verdad, en algunos casos sorprendentes, pero muy bien fundamentados utilizando las técnicas del mundo de la psicología.

Me ha impresionado su currículum de 124 páginas, y eso que era del año 2019, y también me ha impresionado —y lo valoro mucho— que los destinatarios de su formación siempre le valoren con una nota muy alta. Espero que nosotros lo podamos hacer también, una vez que termine su comparecencia, evidentemente.

Yo ahora voy a bajar de la teoría a la práctica y, si me permite, le voy a hacer una serie de preguntas que creo que nos pueden interesar a todos. Reproduzco la de la compañera del PNV en orden a esos accidentes que experimenta la mujer *in itinere* con respecto al hombre, asociándolos con lo que usted nos ha expuesto como resultado de sus informes o estudios.

Le voy a preguntar como si fuera usted no un docente o un investigador, sino un profesional de la psicología. En nombre del Grupo Parlamentario Popular, le pregunto si usted considera que a los psicólogos se les da suficiente participación en los planes de estrategia vial. Si no fuera así, ¿qué pedirían ustedes más?, ¿en qué campos tendrían que trabajar más o cómo?

ove.DSCD-14CO-008

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 51

Reducción de la edad legal de obtención del permiso de conducir de dieciocho a dieciséis años. ¿Cómo nos lo puede explicar asociándolo a las implicaciones que usted nos ha dicho de la distinta identidad de género o reacciones masculinas y reacciones femeninas, etcétera? No me ponga usted edad, pero ¿cuándo deberíamos dejar de conducir por edad? Por enfermedades, evidentemente, pero en este supuesto más bien por edad.

¿Usted cree que existe un distinto perfil emocional para conducir un vehículo de cuatro ruedas que una moto o un vehículo de movilidad personal? ¿Considera usted, desde el punto de vista psicológico y emocional, que tienen más éxito las campañas de lucha contra la siniestralidad vial que son más agresivas, más duras y con escenas más crudas que las que son más *lights* o suaves? Dentro de ese mismo plano psicológico y emocional, ¿es importante para la reeducación de los jóvenes o de los adultos que no cumplen las normas tener conversaciones o charlas con víctimas de tráfico? ¿Considera usted que, en general, el sistema público de salud atiende suficientemente a las víctimas una vez que han tenido el accidente?

Por último, esta mañana ha planteado un compareciente un tema que me ha parecido muy interesante, en el sentido de que parece ser que los psicólogos que están en los centros de reconocimiento médico no tienen ningún tipo de formación especial. Me gustaría que usted abundara en el tema. También nos ha dicho que no hay inspecciones de los centros de reconocimiento por parte de las comunidades autónomas y que los aparatajes que hay allí no están homologados. Por último, lo que sí me ha preocupado, evidentemente, es que también nos ha contado que no se produce un método distinto de revisión o de chequeo de las características psicotécnicas de los aspirantes a la licencia desde prácticamente la década de los ochenta.

Termino, señor presidente, agradeciéndole esa generosidad que tiene usted con el tiempo y dando las gracias al señor Aritzeta por su brillante intervención.

Muchas gracias.

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

Para concluir este trámite, tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Senderos.

El señor **SENDEROS ORAÁ**: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes a todos y a todas.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, agradezco al señor Aritzeta su exposición, una exposición muy interesante que ha incluido nuevos conceptos como la investigación en la seguridad vial y la perspectiva de género. También quiero felicitarle por su proyecto Emovial, para conocer el impacto de la inteligencia emocional en los accidentes, teniendo en cuenta la importancia del factor humano en los accidentes de tráfico entre los jóvenes. Mi grupo quiere aprovechar para reconocer la gran labor que realizan los colectivos de psicólogos en apoyo a las víctimas y familiares de accidentes de tráfico.

La estrategia española de seguridad vial 2021-2030 nace con el objetivo de reducir en un 50 % el número de fallecidos y de heridos graves para todos los países de la Unión Europea. Esta futura estrategia será uno de los principales medios para conseguirlo. A nuestro grupo le preocupa especialmente el colectivo de vulnerables —peatones, ciclistas y motoristas—, ya que supone el 48 % del total de fallecidos y la tendencia sigue en aumento. Por tanto, creemos que a esta estrategia le corresponde proteger a los más débiles y, en ellos, ha de concentrar los mayores esfuerzos.

Por todo ello, señor Aritzeta, le voy a realizar las siguientes preguntas: ¿Cómo cree usted que se puede mejorar la estrategia para reducir los accidentes? ¿Qué puntos cree usted más importantes y más relevantes en los que se debe incidir para reducir los accidentes? ¿Cómo se puede mejorar el apoyo a los familiares de los fallecidos por accidente de tráfico y qué medidas se pueden aplicar para ello?

Muchas gracias.

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

Hemos ido muy bien de tiempo, así que tiene quince o veinte minutos sin ningún problema, señor Aritzeta. Cuando usted quiera.

El señor **ARITZETA GALÁN** (doctor en Psicología de la Universidad del País Vasco y profesor e investigador de la misma): Muchísimas gracias por todas las consideraciones, observaciones y preguntas, que trataré de responder de la manera más clara y concisa posible.

En primer lugar, me dirijo a la señora Gorospe. Ha hecho mención a una cuestión que me parece sumamente relevante. Es cierto lo que mencionaba, que son las mujeres las que tienen una mayor

ovw_DS00-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 52

probabilidad de sufrir un accidente *in itinere*. Un factor que menciona tiene que ver con la dificultad de conciliación, pero hay otro factor de riesgo que no me ha dado tiempo a desarrollar, pero que está dentro del modelo de androginia vial que mencioné antes, y es que ellas, a diferencia de ellos, revisan menos el vehículo, es decir, tienen una menor tendencia a hacer una revisión del estado de los neumáticos, lo cual incide de una manera muy importante en los accidentes de tráfico —especialmente en las zonas donde llueve más—, y a la hora de hacer un chequeo habitual, casi el 90 % de ellas reconoce que no observa cuál es el estado general del vehículo antes de utilizarlo; en el mismo caso, el porcentaje se reduce hasta un 42 % cuando hablamos de los hombres. Creo que a la hora de hacer una intervención en este sentido hay que tener en cuenta que también hay una serie de factores de riesgo que pueden incrementar la probabilidad de accidentes *in itinere*, porque sabemos que cuando uno se desplaza de su casa al trabajo después de haber dejado al niño en la guardería o en el colegio tiene mucho estrés, tiene mucha prisa, y a la vuelta exactamente lo mismo, y que estas son las tareas que suelen caer en la mochila de ellas. Es una cuestión que habría que examinar de una manera más global. Considero que la perspectiva de género nos podría dar una información mucho más exhaustiva. Utilizaré este argumento para luego responder a otras cuestiones que se han mencionado.

Lo mismo digo en el caso de ellos. Normalmente los hombres tenemos una mayor percepción de invulnerabilidad por el sistema social que nos educa o tenemos un contexto de amigos en el que intentamos ser los mejores —el *primus inter pares*, el tratar de ser el mejor entre iguales, que también se lleva a cabo en el ámbito de la conducción—, que son comportamientos de riesgo, pero también hay otro tipo de comportamientos de riesgo como la ingesta de drogas u otros que suelen aparecer de manera mucho más clara en ellos. Siempre digo lo mismo, si usted tiene un hijo varón entre dieciséis y veinticinco años, con una entidad de género estereotípicamente masculina, que necesita ser reconocido por los iguales y no tiene una visión igualitaria de la sociedad y no tiene conciencia de cómo ese comportamiento le puede afectar, debe tener cierta preocupación, porque puede estar en riesgo de sufrir un accidente de tráfico. Esta cuestión hay que examinarla de una manera más amplia y este modelo de androginia emocional que planteaba desde la visión de género en la seguridad vial también puede dar respuesta a lo que se mencionaba finalmente por parte del señor Senderos, en cuanto a cómo reducir los accidentes de tráfico. Evidentemente, hay que hacer una aproximación multidisciplinaria y multimétodo. No hay una única aproximación para reducir los accidentes de tráfico porque dentro del factor humano hay multitud de factores que están actuando de forma simultánea.

Con relación a las consideraciones que me hacía el señor Cambroner, hacía referencia a cuáles pueden ser las medidas para reducir el uso del móvil. Es un tema muy sangrante. Prácticamente el 75 o el 78 % de la población, de manera honesta, cuando se tienen en cuenta los sesgos sociales, reconoce utilizar el móvil mientras conduce o en el proceso de desplazamiento cuando ven que están en una recta, cuando ven que no hay sistemas de control. Por lo tanto, reconocen tener esta actitud. Desde un punto de vista de comportamiento humano, todos ustedes, si son conductores, saben de sobra que en el proceso de aprendizaje de conducir se produce el siguiente patrón: la conducción requiere de toda nuestra atención cuando estamos aprendiendo, pero cuando se automatiza se convierte en un acto casi aburrido. Uno necesita desplazarse en el vehículo, sabe cómo hacerlo y, entonces, no utiliza recursos atencionales. Al no utilizar recursos atencionales, necesita distraerse o estar en otras cuestiones, y es un acto voluntario. Cuanto más se repite, cuanto más se habitúa ese comportamiento, más se incrementa la posibilidad de despistarse, porque ya se automatizan todos los recursos y tu cerebro necesita ocuparse de alguna manera, porque, si no, te aburres, dicho entrecomillas. ¿Cómo reducir el uso del móvil? En este sentido, todo el conocimiento que se ha adquirido en el desarrollo de la atención plena del comportamiento de riesgo es algo muy importante. En los procesos de aprendizaje que conocemos en el ámbito de la psicología podemos utilizar los paneles de la vía, podemos utilizar la modificación de la información que se encuentra en la vía. Recuerdo que en el año 2003, por lo menos en el País Vasco, hubo una huelga enorme de gruitas. Los arcones de nuestras autopistas y autovías se llenaron de coches accidentados. La tasa de reducción de accidentes ese año fue enorme. ¿Por qué? Porque la percepción del conductor sobre las consecuencias de un despiste estaba evidenciada en la carretera y eso incrementaba la atención. La observación de cómo ese accidente podía concluir, incrementaba la atención. Hay que dar información sobre el número de fallecidos, dar información sobre las consecuencias de estos accidentes. En Noruega, en ciertos lugares, hay señalizaciones específicas donde a un conductor se le recuerda cuál puede ser la consecuencia de despistarse. Si tú no haces esto, lo que haces es que la conducción se

ove: DSCD-14CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 53

convierta en un comportamiento automatizado y, por lo tanto, haya despistes y, por lo tanto, haya accidentes. Esta podría ser una manera interesante de reducir los accidentes.

También me ha preguntado —y aprovecho para responder al señor Gestoso— si haría algún tipo de formación o de intervención segregada por sexos. No, por Dios, es justo lo contrario. No sé si no me he explicado bien, pero no es segregar, es integrar a través de la conciencia de las diferencias, es decir, a través de dar importancia a lo que hacemos mal. Nos estamos todo el rato esforzando en ver diferencias en lo aparentemente similar, cuando es justo al revés, hay que encontrar las similitudes en lo aparentemente distinto. Y lo que tratamos de hacer con este planteamiento es, entendiendo que existen diferencias en la percepción de cada uno y en el comportamiento, tratar de integrar esos comportamientos en una sociedad igualitaria. Creo que usted es tan consciente como yo de lo que estoy indicando.

En relación con las administraciones públicas, que ha mencionado el señor Cambroner, qué decirle. Claro, cuanto más se unan los esfuerzos, mayor impacto se tendrá. No hacemos ningún favor cuando hacemos intervenciones en diferentes administraciones de manera diferenciada.

La señora Granollers me hacía una mención a la educación inclusiva, en concreto, si la educación inclusiva en los ámbitos de intervención de educación vial podría ser efectiva. Sí. Yo siempre digo lo mismo, los niños son reflejo de los mayores, como nosotros hemos sido reflejo de nuestros mayores. Desgraciadamente, todavía los niños en los patios de los colegios siguen jugando de forma segregada, ellos siguen jugando al fútbol y ellas están por otro lado. Si bien intervenir en el ámbito de la igualdad en la educación me parece algo fundamental y transversal, seguramente en las escuelas de padres y madres hay que hacer todavía mucho más trabajo que el que se hace con ellos.

El señor Mateu me ha hecho muchísimas preguntas. No sé si tendré capacidad de responder a todas ellas, pero trataré de dar respuesta a algunas. Ha preguntado si estoy de acuerdo con la reducción de la edad de conducir de los dieciocho a los dieciséis años. La investigación que hemos llevado a cabo con jóvenes entre dieciséis y dieciocho años que no tienen carné de coche, pero sí conducen motos, nos invita a dar una respuesta negativa en este sentido, porque, desgraciadamente, vivimos en una sociedad en la que estos jóvenes están muy influenciados porque tenemos unos valores un poquito más colectivistas. Estados Unidos es una cultura mucho más individualista, donde el comportamiento y la responsabilidad individual es un valor fundamental que se adquiere desde muy temprana edad, igual que pasa en los países anglosajones. Aquí nuestros hijos e hijas —ustedes dirán; el mío tiene todavía trece años— no sé a qué edad comienzan a desarrollar una percepción de adultos y de responsabilidad personal sobre su comportamiento. En este sentido, yo no estaría de acuerdo en reducir la edad de conducir a los dieciséis años sobre la base de las investigaciones y los resultados que he visto en los valores de comportamiento de la juventud, porque a esas edades tienen comportamientos en el uso de su motocicleta de alto riesgo y realmente preocupantes.

No me ha dado tiempo a apuntar todo.

El señor **PRESIDENTE**: Un segundo.
Señor Mateu, recuérdeme rápidamente sus preguntas.

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

La primera pregunta está relacionada con si ustedes consideraban que se les daba suficiente participación en las estrategias de seguridad vial y, si no fuera así, qué más requerirían. La segunda pregunta ya la ha contestado. Y la tercera pregunta es la de los límites de edad para la continuidad de la licencia de conducir.

El señor **ARITZETA GALÁN** (doctor en Psicología de la Universidad del País Vasco, y profesor e investigador de la misma): Si tenemos en cuenta que el factor humano, el comportamiento humano es el responsable de en torno al 90 o 92% de los accidentes que ocurren en la vía, pienso que los psicólogos y psicólogas podríamos aportar información y modelos de comportamiento humano que nos podrían ayudar a prevenir esta accidentalidad. En ese sentido, hay muchísima investigación que examina —supongo que el señor Montoro ayer lo mencionaría— cómo los indicadores de atención y de percepción se modifican según avanza la edad, según uno conduce solo o está acompañado o influenciado por los demás, según ingiere o no algunas sustancias psicotrópicas o alcohol. Desde la psicología, nosotros creemos que podemos aportar multitud de informaciones y modelos de comportamiento humano que pueden ayudar a reducir la accidentalidad. En ese sentido, creo que podríamos hacer una aportación interesante sobre la integración de la tecnología. Hace unos años hicimos una conferencia sobre cómo los nuevos sistemas de conducción

cte_DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 54

automatizados, autónomos o semiautónomos tienen que interactuar con el comportamiento humano. En ese sentido, podríamos hacer aportaciones muy interesantes.

En esta última investigación, hicimos una pregunta a los mayores de 65 años —no la he traído aquí porque hay mucha información— sobre si consideraban que debían utilizar una pegatina en el vehículo; como saben ustedes, una M. El 70 % de los conductores habituales lo rechazaban, es decir, decían que no porque eran conscientes de que su comportamiento en la vía era precavido y eran conscientes de sus propias limitaciones. ¿Cuál es el límite? Creo que eso enlaza con lo que usted mencionaba previamente, que es que tenemos un sistema de actualización para las habilidades de conducción en sistemas médicos que son muy anacrónicos, que no se han actualizado desde hace muchísimo tiempo y, diría más, que no están adaptados a los diferentes tipos de edad, cuando las habilidades que muestra cada colectivo deberían exigir que estos test médicos se adaptaran a sus capacidades y sus habilidades. Considero que estos test médicos son los que deberían establecer los puntos de corte a partir de los cuales se incapacitaría a una persona para conducir. No creo que establecer una edad biológica previamente sea una estrategia adecuada para ello. Si me he dejado alguna cosa, luego lo podríamos comentar.

Finalmente, el señor Senderos hablaba de qué tipo de estrategia se podría utilizar para reducir la accidentalidad. Si volvemos a decir que el comportamiento humano, el factor humano es el responsable de la mayoría de los accidentes, una de las maneras de modificar el comportamiento humano es a través de los valores y las actitudes. Ustedes saben de sobra que cuando los valores de una persona se modifican, sus actitudes se modifican ante esos valores, su comportamiento cambia. Es muy difícil que un comportamiento de riesgo se modifique si previamente sus actitudes y sus valores no se han cambiado. Por tanto, la manera más efectiva de modificar actitudes y comportamientos de riesgo en la conducción es modificar los valores culturales establecidos en una sociedad, y esos valores culturales se modifican también, evidentemente, haciendo consciente a la sociedad sobre cuál es su representación, su idea de la conducción; haciendo conscientes, por ejemplo, a los jóvenes que su idea de conducción está muy relacionada con desarrollar comportamientos de riesgo, con comportamientos que ponen en riesgo a sí mismos y a los demás usuarios de la vía; y haciendo conscientes también a esos colectivos de riesgo que son sumamente vulnerables, como los motoristas y las motoristas, de que utilizan la moto en muchas ocasiones como una vía de escape de sus propias emociones y que no son conscientes de que su chasis es su cuerpo. Es decir, haciendo consciente a la sociedad de que, a través de su idea de lo que significa la conducción y el desplazamiento, puede desarrollar comportamientos más seguros o comportamientos de riesgo, y ayudándoles a observar su propia conducta.

Considero que la atención que se ofrece a los familiares de las víctimas es una atención absolutamente necesaria porque sabemos de sobra que no solamente las personas que han sufrido los accidentes tienen que superar procesos de estrés posttraumático muy graves, que suponen también una modificación de las pautas de relación interfamiliares. En ese sentido, creo que las administraciones públicas tienen que continuar velando por estos colectivos que se encuentran en muchas ocasiones en situaciones realmente dramáticas.

No sé si he sido capaz de responder a todas las cuestiones. Si no, quedo a su disposición.

Gracias.

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

La verdad es que ha sido usted el primer compareciente que ha acabado en tiempo tanto en su primera intervención como en esta segunda, de la que le quedaban todavía cuarenta y tres segundos. Muchísimas gracias por su disponibilidad, por estar con nosotros. Seguramente, seguiremos en contacto.

Muchas gracias y buenas tardes.

Vamos a despedir al señor Aritzeta y recibimos en unos minutos al siguiente compareciente. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR MORENO LÓPEZ (EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL). (Número de expediente 219/000382).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, si les parece, vamos a comenzar la comparecencia que nos toca ahora, que es la de don Emiliano Moreno. Es doctor en Ciencias Químicas por la Universidad Complutense de Madrid; ha sido el director de la cátedra de Seguridad Vial de la Universidad de Alcalá, desde donde ha coordinado trabajos de investigación en diferentes campos de la seguridad vial; autor de numerosos artículos; ponente en congresos nacionales e internacionales y autor de publicaciones diversas. Preside

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 55

desde 1990 el Comité Europeo de Normalización, encargado de redactar la normativa técnica sobre equipamiento vial. Actualmente es profesor de la Universidad de Alcalá.

Muchas gracias, don Emiliano. Tiene usted la palabra cuando quiera.

El señor **MORENO LÓPEZ** (experto en seguridad vial): Buenas tardes, presidente, señorías. Voy a leer por premura de tiempo la ponencia, pero luego, por supuesto, cualquier pregunta que tengan estará encantado de contestarla.

En primer lugar, es para mí un privilegio poder intervenir en esta Comisión para exponerles un punto de vista estrictamente académico acerca de los principios que estimamos que deben fundamentar la elaboración de una estrategia de seguridad vial acorde con esos objetivos trazados y acordados a nivel internacional. Hablamos de 50 % de reducción en el número de fallecidos y lesionados graves en 2030 y visión cero en el 2050. En esta exposición de marcado carácter teórico, aunque sea epidérmicamente, les quiero exponer algunos asuntos que para mí resultan críticos con el fin de que esta estrategia no se convierta en una oportunidad perdida. Y luego les explicaré por qué. Voy a seguir una estructura en cuatro capítulos y quiero ya desde ahora resaltar como punto de partida el eje central de esta ponencia y es que para alcanzar el éxito estratégico, que es en el fondo lo que se persigue con cualquier estrategia, además de una buena definición y una correcta implementación, resulta imprescindible disponer de una estructura de gobierno adecuada que gestione eficaz y de forma holística el sistema de seguridad vial que se pretende implementar. Y esto es muy importante.

El primer bloque es el marco conceptual, que resulta clave para saber las líneas estratégicas. Si ustedes cogen las estrategias que ya se han publicado, incluso la extinta, estamos hablando de que no hay una línea estratégica clara, porque se confunden conceptos. Yo hablo desde el punto de vista académico, no entro a criticar ni a valorar, luego si tienen alguna pregunta lo haré. Es muy importante porque si tú no entiendes el marco conceptual no puedes definir las líneas estratégicas, que son las rutas que nos van a llevar al éxito, esos factores, esas áreas donde hay que ser excelente durante la estrategia. La primera son esos factores que conforman el marco conceptual. El primero es la exposición al riesgo; el segundo, la tasa de accidentes; el tercero, el volumen de tráfico, y el cuarto, la gravedad de las lesiones. Teniendo en cuenta esto, sería susceptible de identificar cuatro líneas estratégicas. La primera, reducir la exposición al riesgo. ¿Cómo? Limitando los desplazamientos, es decir, el número de personas/kilómetro que está en una determinada red. La segunda podría ser cambiar la modalidad de transporte hacia modos más seguros, más sostenibles. Y otra línea podría ser rebajar la tasa de accidentes. Aquí es muy importante porque se trataría de actuar preventivamente sobre los factores de riesgo de los accidentes. Y, por último, reducir la gravedad de las lesiones.

Ya les anticipo que los factores concurrentes o los factores de riesgo que inciden sobre la tasa de accidentes son exactamente los mismos que inciden sobre la gravedad de las lesiones; actuando sobre ellos, actuaríamos sobre ella. Por lo tanto, la primera decisión que tiene que tomarse a la hora de plantear una estrategia es cuáles son las líneas que queremos seguir, cuál es esa hoja de ruta que nos quiere llevar al éxito de forma clara. Y dentro de esas cuatro opciones yo me atrevo a proponerles disminuir la tasa de accidentes y mitigar la gravedad de las lesiones. Todo ello es perfectamente compatible con el sistema seguro.

El segundo bloque que les quiero comentar es el proceso de planificación estratégica. Para que una estrategia triunfe es importante el liderazgo. No es que sea importante, es una condición necesaria. Cuando hablamos de un problema que podríamos catalogar de Estado —y no lo digo yo, lo dice un dictamen del Senado hecho en 1999, en el que ya se hablaba por primera vez de esto—, resulta que la única forma de conseguir que esta estrategia triunfe, sería desde el liderazgo político al más alto nivel, y cuando digo al más alto nivel, hablamos de Presidencia de Gobierno. A partir de aquí, el siguiente paso sería ya elegir los miembros de la comisión, y esto es muy importante. ¿Por qué? Porque estamos hablando de que lo que no hay es una disciplina, de que estamos hablando de algo multidisciplinar, complejo, que requiere visiones de muchos puntos, pero requiere que los miembros de esa comisión no vayan a defender sus intereses. Es decir, que la parte de infraestructuras no defienda su parcela o la parte de educación la suya, sino que todos apunten hacia una visión compartida, superadora de las individuales. Porque esa es la única forma de construir sinergias, que en el fondo significa hacer más con menos, en vez de que apunte cada una hacia un lado.

En este sentido, aparte de la definición de esa comisión de expertos que redactase la estrategia —que me consta que ya hay—, el siguiente punto es definir la visión, es decir, la estrella polar que debe guiar el

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 58

éxito. Vuelvo a insistir en que la clave de definir esa visión es fundamental. ¿Por qué? Porque, si no, no hay sinergia, y si no hay sinergia entre todos —vuelvo a decir— se pierde fuerza. Es como una tubería que tiene fugas y por ahí se va toda la estrategia. En este sentido, si tenemos en cuenta que durante este decenio se van a consolidar modelos de movilidad basados en la sostenibilidad, la universalidad, la salud y la seguridad, lo primero que hay que hacer es establecer un orden de priorización, porque no es posible que se haga todo a la vez; es necesario priorizar y eso tiene que hacerse en base a nuestra realidad, y de ahí plantear la visión. Por ello yo personalmente les plantearía como propuesta que esa visión dijera: implementar de manera efectiva en España un modelo de movilidad seguro y sostenible. Parece de Perogrullo, pero no es un objetivo. Si ustedes cogen la estrategia que acaba de finalizar, no tiene visión, confunde visión con objetivo. Una cosa es que el resultado de llegar a la visión nos haga bajar las cifras de muertos, las cifras de lesionados graves, y otra cosa es que yo defina esa estrella polar a través de la cual quiero llegar al éxito.

El siguiente punto, una vez he definido la visión, es cómo llego ahí. Por eso son esas dos líneas estratégicas que les he propuesto. Para llegar a implementar de manera efectiva un modelo de movilidad seguro y sostenible, voy a trabajar, por un lado, disminuyendo la tasa de accidentes y, por otro lado, mitigando la gravedad de las lesiones. Aquí llegaríamos al siguiente paso para finalizar el proceso de planificación, que sería definir los objetivos, pero yo no puedo definir los objetivos sin un cuadro de mando, sin unas viabilidades o perspectivas. Toda estrategia, y más esta, que es una estrategia multidisciplinar, tiene que ser viable desde todas las perspectivas del cuadro de mandos. Si falla una, falla todo. Lo primero que tengo que definir son las perspectivas, unas perspectivas que tienen que estar alineadas con las distintas indicaciones e iniciativas que nos da el sistema de gobierno del sistema seguro. Hay que alinear las dos definiendo esas perspectivas, algo que, si ustedes se fijan, no se ve en ninguna de las estrategias publicadas.

Yo les propongo cinco perspectivas: una primera de gestión, que se correspondería con la iniciativa de gestión institucional del sistema seguro; una perspectiva de usuarios y perspectiva técnica, que son dos, que se correspondería con el capítulo de intervenciones dentro del sistema seguro; la perspectiva de impactos, que se correspondería con el apartado de resultados, y la perspectiva de auditoría y comunicación, que se correspondería con los apartados correspondientes de la iniciativa de gestión institucional del modelo de sistema seguro. La perspectiva de usuarios y perspectiva técnica conformaría la cadena de valor de la estrategia y las de gestión, auditoría y comunicación la cadena de control. En la cadena de valor estamos hablando de agentes facilitadores, inductores de los resultados. Por tanto, ahí es donde estarían todas esas iniciativas que nos van a provocar los resultados. Esos resultados son los objetivos que hemos planteado para cada viabilidad. Por tanto, lo que tenemos que definir son objetivos en cada viabilidad y las iniciativas que hiciesen que esos objetivos llegasen a buen término.

A partir de ahí, eso lo visualizaríamos en un cuadro de mando —y aquí hay otro error conceptual en las estrategias, al menos las que yo he revisado—, y es que las métricas no hacen referencia a los objetivos, sino a las iniciativas. Es decir, nunca, en ningún proyecto, las métricas hacen referencia a los medios, sino a los objetivos. Por tanto, una métrica, es decir, un indicador de resultados que no se relacione con el objetivo, no me está dando idea de si mi estrategia se está ejecutando bien o mal. ¿Qué significa eso? Que yo no puedo reportar acerca del resultado de la estrategia. Eso significa que no favorezco el aprendizaje estratégico y puedo modificar e ir afinando la estrategia según corresponda.

El siguiente bloque serían las iniciativas de seguridad vial. Yo aquí no voy a hacer una lista de iniciativas porque me imagino que las personas y algunos compañeros de universidad que pasen por aquí les darán iniciativas de todo tipo. Yo quiero hablar desde el punto de vista conceptual y técnico. Una de las cosas que caracteriza la administración de nuestra época es lo que podríamos denominar administración fáctica, es decir, reaccionamos frente a los hechos. ¿Qué significa esto en seguridad vial? Que ante un problema lo analizamos desde el punto de vista del hecho y proponemos una solución, que es estrictamente tratar el síntoma del problema y nunca la causa. Eso nos condena a no hacer análisis reflexivos de las causas de los accidentes y sobre todo generativos. Los reflexivos implicarían que analizásemos las conductas, los patrones de conducta, y estudiásemos cómo evolucionan esos patrones de conducta en un futuro cercano para anticiparnos a los posibles problemas.

Però eso no es suficiente, hay que ir un poco más en profundidad, hay que ir a una reflexión, a un análisis generativo. Es decir, tenemos que saber qué inductores de los patrones de conducta tenemos que trabajar para desarrollar una conducta. Esto significa que esa conducta sea una conducta —y valga la redundancia— tranquila, que evite o que se anticipe a los accidentes. En este sentido, si tuviéramos que

owe.DSCD-14CO-008

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 57

hacerlo desde la perspectiva, desde la línea estratégica que les proponía de disminuir la tasa de accidentes, y aplicásemos este concepto a las iniciativas, ya entraríamos en el carácter técnico. Desde una perspectiva fáctica, valdría la vigilancia de tráfico, pero una vigilancia preventiva. Eso es muy importante, que sea preventiva. Pero esta vigilancia, además, debe hacerse sobre factores determinantes de los accidentes, y para ello es importante tratar la información desde la perspectiva del *big data*. Aquí no se hace. Si ustedes cogen los análisis, son muy superficiales. ¿Por qué? Porque no se tienen en cuenta las duplicidades, no se tiene en cuenta que los fenómenos son complejos y multivariantes. Por tanto, a veces, cuando se dice que tal medida impacta un 20 % o un 30 %, se está ignorando, por un lado, lo que se llama la regresión a la media y, por otro lado, que a lo mejor estoy duplicando el efecto porque ese factor determinante es múltiple, no viene causado por un efecto aislado. Esta es la perspectiva fáctica.

Por otro lado, desde el punto de vista reflexivo, ¿cómo identifico los patrones de conducta y actúo para anticiparme a cómo pueden evolucionar los patrones de conducta? A través, por ejemplo, de la formación para el permiso de conducir, pero no solamente en la formación inicial, sino también en la formación continua a lo largo de toda la vida, porque ustedes saben el peso que tienen los accidentes de tráfico en los accidentes laborales en su modalidad de accidentes *in itinere*. Es un ejemplo de necesidad de una formación continua.

Por último, en el ámbito generativo tenemos que influir sobre los inductores que generan los patrones, y para eso solo hay una forma, educación vial. Si ustedes cogen la descripción del programa 132.B, me parece que es, de seguridad vial, siempre aparece la educación vial; de educación vial ya hablaba el Senado; de educación vial hablan los informes de la Fiscalía, la memoria anual fiscal, cuando hablamos de seguridad vial, pero no se ha implementado. Se implementa graciosamente en el ayuntamiento a través de los policías de Tráfico. ¿Por qué? Porque los profesores dicen que no van a cargarse con más horas además de las que ya tienen. De hecho, hemos hecho estudios que se refieren a esto. Es decir, la educación vial hay que implantarla en todo el currículum, desde los tres hasta los dieciocho años, y estimular.

El cuarto punto es la estructura de gobierno. La Organización Mundial de la Salud, la OCDE y todos los organismos internacionales de cierta relevancia coinciden en que es la clave, lo mismo que una ley marco, un proyecto de *lege ferenda* al que luego me referiré, para que funcione el sistema de seguridad vial. Nosotros ya estamos en la edad de oro, entramos en la edad de oro en la seguridad vial, diez años después de otros países, pero ya estamos ahí, y si ya estamos ahí tenemos que adecuar nuestra estructura de gobierno a lo que ocurre en los países. En este sentido, tenemos que diferenciar el modelo político del modelo de gestión. En cuanto al modelo político, es fundamental reconocer que estamos ante un asunto de Estado y, al hacerlo, tenemos en primer lugar que garantizar que el liderazgo viene de lo más arriba que se pueda —por eso he hablado de Presidencia del Gobierno—, y la forma de explicitar eso es a través de un pacto por la seguridad vial. Ese pacto ya lo proponía el dictamen del Senado en el año 1999.

Por hay otra pata. Ningún poder es autocrítico y casi ningún poder evalúa cómo se está efectuando. Por tanto, dentro de ese modelo político, ¿quién es la parte que puede hacer la auditoría externa de cómo se está ejecutando el poder, de cómo se está llevando a cabo ese pacto? Esta Comisión. Pero para que esta Comisión, desde mi perspectiva, pudiera tener más peso en el sentido de auditar ese poder, es importante que aumente su valor estratégico. ¿Cómo lo podría aumentar? Haciéndose legislativa. Así se evitaría cada cuatro años tener que andar planteando que se haga o que no se haga.

A partir de aquí, hay dos modelos de gestión en el mundo, uno es el que aplican ya los países que estamos en esta edad de oro, que son los países, vamos a decir así, con renta alta y que es lo que se denomina en inglés el *lead agency*, es decir la agencia líder, un organismo director autónomo. Es decir, dentro de lo que es el derecho público español, y en concreto en la Ley 28/2006, en cuanto a los formatos de entidad pública institucional, para mí el más sencillo es el de agencia estatal. ¿Por qué? Porque es el menos oneroso de implementar y el que se podría implementar más rápidamente. Algunos han hablado de secretarías de Estado, pero eso honradamente es bastante complejo de montar. Por supuesto, esta entidad, esta agencia tendría como comisión asesora al actual Consejo de Tráfico, que podría estar o no redefinido pero que ya existe. La otra parte del mundo, los países de renta media y baja, utilizan comisiones multisectoriales. Sin embargo, estas comisiones no tienen poder ejecutivo, son consultivas y son órganos de asesoría, y para eso ya está el consejo.

Para terminar, quisiera mencionar unas recomendaciones que recogen un poco todo lo que he dicho. La primera es que para definir una verdadera política de Estado de seguridad vial es necesario elaborar

cre. DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 58

un proyecto de ley *feranda*, una ley integral sobre seguridad vial, y no es la ley de seguridad vial que tenemos, eso es otra cosa.

En segundo lugar, para poder definir la estrategia hace falta crear y gestionar el conocimiento, pero conocimiento de origen sintomático, pseudocausal y causal, es decir, analizar los problemas desde el punto de vista fáctico, desde el punto de vista reflexivo y desde el punto de vista generativo, y además conocer la dimensión del problema. Parece que es un salto al vacío, pero en ningún país del mundo se conoce. Todos los expertos reconocen que no se conoce la dimensión del problema. ¿Por qué? Porque te tienes que fiar de los partes de accidente que los policías entregan, pero no hay coordinación, por ejemplo, con los hospitales. Cuando una persona que ingresa por accidente de tráfico muere, no siempre la causa de la muerte es el accidente, por lo que ingresa, sino el fallo que te haya podido producir el accidente. Con lo cual, no hay una relación, ni se conoce la dimensión del problema y esto es algo reconocido por todos los expertos en todo el mundo, no solo en España. Además, para garantizar que la estrategia se implementa con plenitud es importante, primero, tener un presupuesto. Una estrategia que no vaya acompañada de presupuesto no vale para nada realmente. ¿Por qué? Por ejemplo, les diré que en Estados Unidos el responsable de ese organismo coordinador viene al Congreso y da cuenta de en qué se ha gastado el dinero y establece un orden de prelación de todas las medidas en función de su relación coste-beneficio. ¿Por qué? Porque no tiene ningún sentido apostar por medidas de alto coste y que el beneficio sea muy bajo.

En tercer lugar, como les decía, el liderazgo político debe ejercerse desde el más alto nivel y se debe llevar a cabo una auditoría externa desde esta Comisión, que desde mi modesta opinión, debería ser legislativa. Habría que cambiar el modelo de gestión para que pasara de ser atomizado, tal y como está ahora mismo, a ser un modelo centralizado, que en este caso podría ser, por ejemplo, una agencia de seguridad vial dependiente de Presidencia del Gobierno, donde el Consejo Superior de Tráfico se constituyese en comisión asesora de esa agencia estatal de seguridad.

Con esto, no quiero quitarles más tiempo. Las preguntas que puedan surgir, estaré encantado de contestarlas.

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

Vamos al turno de los grupos parlamentarios. En primer lugar, le correspondería el turno a la señora Gorospe que no está, aunque si se incorporase le daríamos la palabra más tarde. Por tanto, por el Grupo Parlamentario Republicano, tiene la palabra la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Gracias, don Emiliano, por todas las propuestas. Casi estamos de acuerdo en todo. Demasiadas veces en muchas comisiones, no solo en esta, se analiza el síntoma y raras veces se analiza el porqué. Probablemente si en la gestión del Gobierno —no del actual, sino de los sucesivos Gobiernos— se analizara más las causas que los síntomas estaríamos mucho más avanzados. Estamos también totalmente de acuerdo en cuanto a la educación vial. Es más, todos los comparecientes —usted ya es el quinto— han hecho referencia a lo mismo: a la educación vial. También ha repetido lo de que esta Comisión tendría que ser legislativa, al igual que otros compañeros suyos. Asimismo, creemos que el pacto para la seguridad vial es imprescindible.

Con lo único que no estoy de acuerdo es con lo que ha dicho de que no podemos poner un alto coste para un beneficio bajo. Con solo que se salve una vida nunca es un beneficio bajo y más cuando muere tantísima gente por siniestros viales. Por tanto, nunca pensemos que el beneficio va a ser bajo.

Por último, solamente para hacer una terapia de grupo, quisiera decir que teniendo todos tan claro dónde tenemos que ir, que es a tener una educación obligatoria desde pequeños y a buscar las causas siempre, me parece raro que no avancemos en este tema.

Gracias.

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

Por el Grupo VOX, el señor Alcaraz tiene la palabra.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muchas gracias, presidente.

Muchísimas gracias por su intervención, señor Moreno. Yo le quiero hacer brevemente dos preguntas. La primera es si en la búsqueda de ese objetivo que tenemos para 2030 de bajar el número de accidentes, y en consecuencia los heridos y los fallecidos, usted tuviera ahora mismo poder como Gobierno para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 59

llevar a cabo una medida para bajar esa siniestralidad y esos números de muertos, ¿cuál de ellas elegiría? Esa es la primera pregunta. Y la segunda es si usted cree que se puede llegar a ese objetivo que tenemos para la Agenda de 2030 para bajar la siniestralidad, la nueva conducción y lo que es la protección medioambiental, etcétera, con un parque móvil donde los vehículos actualmente tienen más de diez años, y no hablamos de las furgonetas que se utilizan para el trabajo, que pasan de los quince y dieciséis años de antigüedad. Quisiera saber su opinión, si piensa usted que con ese parque móvil se puede llegar a ese objetivo o, por el contrario, si piensa que desde la Administración, desde el Gobierno, se tiene que incentivar precisamente el cambio de los vehículos para que se adapten a los nuevos tiempos.

Muchísimas gracias.

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

Por el Grupo Popular, el señor Gamazo.

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

Buenas tardes, señorías. Bienvenido, profesor Moreno. Muchas gracias por su fructífera intervención, por su comparecencia repleta de interesantísimas reflexiones que, sin duda, nos servirán para contribuir a colaborar en todo aquello que nos permita el Gobierno en la nueva estrategia de seguridad vial. Mi grupo coincide con usted —y creo que también el resto de grupos parlamentarios— en que el objetivo ha de ser ese: mitigar la siniestralidad vial y mitigar la gravedad de las lesiones en aquellos que las padezcan.

Aunque ha señalado que no va a entrar en iniciativas concretas, permítame profesor que le haga algunas preguntas. Estamos en un momento de diseño de la estrategia del nuevo decenio para los próximos diez años, llevamos muchos años culpando a los conductores porque corren, porque beben, porque se distraen, y efectivamente, aquellos que lo hacen han de ser sancionados. Sin embargo, la inmensa mayoría de conductores tienen unas conductas cívicas correctas y cumplen la normativa. ¿No cree que ha llegado el momento de hacer un reconocimiento de las buenas prácticas por parte de los conductores que se comportan cívicamente en la red viaria? ¿Sería partidario de premiar a los buenos conductores y abandonar este Estado vial disciplinario, impulsado por el Gobierno de más radares y más sanciones? ¿Deberíamos establecer en el nuevo marco estratégico un mensaje positivo a los conductores? Desde luego, mi grupo cree que esto ayudaría a concienciar y a mejorar el comportamiento en la carretera, ya sea con la bonificación de puntos o ya sea con la bonificación, por ejemplo, en la inspección o en el impuesto sobre vehículos.

En otra línea, señor Moreno, nos gustaría que profundizara sobre el pensamiento sistémico en contra del lineal, que profundizara en la necesidad de abandonar el pensamiento lineal de los responsables gubernamentales, porque eso de continuar haciendo lo mismo para atajar los problemas que se van generando constantemente parece que está limitado. En concreto, me estoy refiriendo a los controles de velocidad. Insistir sobre lo obvio, más radares y más endurecimiento de las sanciones, no debe ser lo único que realice el Gobierno, que no digo que no deba realizarse. ¿No cree que en esa fase de diseño de la estrategia deberíamos buscar explicaciones y soluciones más acordes a los patrones de conducta, profundizando en lo que están realizando los conductores con explicaciones reflexivas y generativas?

Respecto a la velocidad, ya que estamos hablando de velocidad, ha hablado del volumen de tráfico. El factor que más contribuye sin duda al aumento de la siniestralidad vial es el volumen del tráfico y no la velocidad. A este respecto, ¿no cree que sería más lógico reducir las intensidades de tráfico en vez de la velocidad exclusivamente?

Ha hecho también mención a la formación del permiso de conducir. Como bien sabe, en países como Alemania, Suecia, Francia o Estados Unidos, en todos ellos existe en seguridad vial la conducción tutelada implantada, llevando a reducciones en las cotas de siniestralidad entre los más jóvenes. En la propia Estrategia de Seguridad Vial que finaliza, la de 2011-2020, elaborada por el equipo y liderada por el actual director de Tráfico, ya se contemplaba implementar la conducción acompañada en España. ¿Piensa que sería acertado en pro del interés general y del cumplimiento de los objetivos que nos hemos marcado para 2030 que se implementara la conducción acompañada en España?

Esta mañana ha salido en varias ocasiones el tema de los resaltes. Usted ha hecho referencia en su comparecencia a la imperiosa necesidad de mitigar la gravedad de las lesiones y la asistencia a las víctimas de los siniestros viales. En este sentido, numerosas organizaciones médicas se quejan de la proliferación en los municipios de los badenes y quería saber si comparte esas críticas, así como si existen otros métodos o si pudiera existir una unificación de criterios en todo el territorio nacional.

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 60

También esta mañana hemos escuchado una interesante reflexión referente a que todos los usuarios de la red viaria deberían compartir las mismas responsabilidades y obligaciones. ¿Comparte ese criterio? ¿Deberíamos todos compartir las mismas responsabilidades y obligaciones conduzcamos una bicicleta, un vehículo de movilidad personal o un automóvil?

Este grupo comparte con usted ese cambio en el modelo político. Ha hablado de un Pacto de Seguridad Vial que fue dictaminado en 1999, pero yo quiero recordar que en noviembre de 2016 esta misma Comisión aprobó una proposición no de ley impulsada por el Grupo Parlamentario Popular sobre un pacto por la seguridad vial que fue aprobada, pero que finalmente la señorías del 'no es no' en aquel momento se desmarcaron.

Esta mañana el profesor Montoro también ha señalado —ha coincidido con usted— que en dieciocho países existe una agencia de seguridad vial independiente —voy finalizando, señor presidente— que coordina la dispersión en los temas de seguridad vial. En España existe una atomización, lo ha comentado, respecto a la materia de seguridad vial; una atomización que ya era criticada por el actual director general de Tráfico en 2017, hace cuatro años, en esta misma sala. Durante las Jornadas Factor Humano, él criticó aquella atomización porque el problema administrativo, organizativo e institucional nos impedía mejorar la seguridad vial. Este problema perdura, estando él como responsable de Tráfico del Gobierno, y sin haber solucionado esa dispersión. Podemos cambiarlo y deberíamos cambiarlo si los especialistas y los técnicos lo creen conveniente. Desde este grupo parlamentario valoramos positivamente la propuesta y vamos a profundizar en ella por si fuera verdaderamente de interés, como creo que es.

Respecto a que esta sea una Comisión permanente no legislativa, este grupo parlamentario, y yo creo que todos los aquí presentes, compartimos que es de imperiosa necesidad que se convierta en una comisión legislativa y haremos todos los esfuerzos necesarios para que así sea lo más pronto posible.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para concluir este trámite de intervención de los grupos tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Ortega Domínguez.

El señor **ORTEGA DOMÍNGUEZ**: Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor Moreno. Le agradezco el enfoque que le ha dado a la intervención, ha sido diferente a las demás comparecencias que hemos tenido con anterioridad, ha entrado más en cómo montar esa estrategia. Sin embargo, ha habido cosas que me han llamado mucho la atención y una de ellas es cuando ha dicho —o eso he entendido yo— que faltan análisis reflexivos de las causas de los accidentes. Sin embargo, cada vez que se dan datos de siniestralidad, las causas de esa siniestralidad sí aparecen reflejadas en los documentos. Si nos pudiera ampliar un poco al respecto, se lo agradecería. Me ha llamado mucho la atención porque se habla siempre como causa de siniestralidad la velocidad excesiva, una distracción o el alcohol. De hecho, durante esta mañana hemos hablado de este tipo de cuestiones.

Otra de las cuestiones que me ha llamado mucho la atención, y creo que es fundamental, es esa cuestión de disminuir accidentes que entiende usted de manera preventiva, ya que ha hablado de actuaciones de manera preventiva. Se ha referido también a los presupuestos y yo entiendo que todo aquel incremento del presupuesto en conservación de carreteras es una de esas actuaciones o incluso el aumento de presupuesto en la DGT.

Un tema concreto son las distracciones, que nos han ocupado a lo largo de la mañana. Más allá del aumento de sanciones y de campañas informativas que se están produciendo, ¿qué otro enfoque se le puede dar a las distracciones?

Por último, ha hablado también de otra cuestión que también entiendo que es preventiva y también nos ha ocupado la mañana, la formación vial. Usted ha concretado de la educación vial que a partir de los tres años debería haber ya esa formación y educación vial en los colegios. En cuanto a la formación, ¿usted cree que los exámenes tendrían que ser más exigentes? Dicho de otra forma, ¿no hay mucha gente que tiene el carné de conducir? ¿Usted exigiría un mínimo de formación presencial y práctica en las autoescuelas?

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ortega Domínguez.

Señora Gorospe, ¿quiere usted hacer alguna pregunta?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 61

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Señor presidente, solo quiero excusarme con el compareciente porque no he podido asistir. Lo veré en *streaming* y desde luego escucharé con mucha atención las respuestas que dé a mis compañeras y compañeros.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Gorospe.
Tiene la palabra, señor Moreno.

El señor **MORENO LÓPEZ** (experto en seguridad vial): Si me salto a alguno, pido disculpas. La penúltima pregunta que me hizo, que tenía que ver con los presupuestos, no he podido anotarla. Perdone, ¿puede repetirla? Solo es para apuntarla.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ortega.

El señor **ORTEGA DOMÍNGUEZ**: Estaba hablando de las distracciones, que más allá del aumento de sanciones y las campañas informativas de manera preventiva cómo podemos enfocar el tema.

El señor **PRESIDENTE**: Adelante, señor Moreno.

El señor **MORENO LÓPEZ** (experto en seguridad vial): Primero, en cuanto al coste, para que se haga usted una idea, hubo un proyecto de investigación a finales de los noventa sobre intentar calcular el coste de los accidentes. Eso fue una acción europea. Se intentó incluso valorar el sufrimiento humano. De hecho, había en aquel entonces una asociación europea de víctimas que valoraban los síntomas y demás. Se llegó a estimar que podía estar en torno al 2,5% del producto interior bruto de un país. Esto en un país como España, o en un país occidental o de la OCDE, vamos a decirlo así, es un dinerito pero no es mucho. Sin embargo, esto representa una verdadera traba al desarrollo de países subdesarrollados, donde además no es solo el coste, sino que muchas de esas víctimas son personas muy jóvenes, con lo cual hay un lucro cesante muy grande. Entonces, cuando yo me refería a esto era precisamente a optimizar el presupuesto. Es decir, no tiene sentido invertir en algo para que estés matando moscas a cañonazos. Hay un matemático francés que se llama Vilfredo Pareto que decía que con el 20% de la inversión tú puedes conseguir el 80% de impacto. Quedémonos ahí. Es un poco lo que quiero decir.

Al final, si los ciudadanos damos dinero a alguien para que invierta en unas medidas, lo lógico es que dé cuenta de esas medidas —hablo de Estados Unidos en este caso, aunque no solo de Estados Unidos— y diga, de todo lo que se puede hacer, cuáles hay que priorizar, pero no solo porque me importe el dinero sino teniendo en cuenta la relación coste-beneficio, es decir, esta medida es más eficaz que esta. Eso es a lo que me refiero porque al final tengo que gastar el presupuesto. No sé si más o menos quedó claro.

En cuanto al objetivo, me ha pedido que diga alguna medida, señor Alcaraz. La medida más eficaz que hubo en seguridad vial fue el cinturón de seguridad. Eso nadie lo duda, absolutamente nadie. Hoy en día no hay una medida que pudiéramos citar con tanta eficacia como lo fue en su momento el cinturón de seguridad. Se espera que la implementación del nuevo reglamento —que entrará en vigor el año que viene para los vehículos matriculados en la Unión Europea e incorporará diez medidas de seguridad activa y pasiva, que va desde que estés dentro de tu carril a la hora de un atropello y demás— contribuirá de manera eficaz. Hay otros problemas de índole técnico que tienen que ver con la infraestructura, no con el vehículo, y hasta que no se resuelvan posiblemente haya limitaciones. Quizás no haya una medida a corto plazo como fue el cinturón —para mí— que funcione tan eficazmente. Lo único que hay es que si miramos a largo plazo y centramos el objetivo en 2030, volvemos a lo mismo, volvemos a atacar la causa, es decir, volvemos a analizar de manera generativa los accidentes, los problemas y entonces posiblemente lleguemos a conclusiones, como por ejemplo, la educación vial y la formación vial. Luego entraremos ahí con la pregunta que me ha hecho usted al final. Entonces, yo le diría que centraría las medidas en aquellas que son resultado de las reflexiones generativas de los problemas y básicamente en esas dos, educación y formación, y todo lo que puede haber alrededor.

En cuanto al parque móvil, esto es muy curioso. Ya en el año 1995 un investigador, que se llamaba Oppe, llegó a una conclusión analizando algo que se ignora muchas veces cuando se dan las cifras de datos. Se fijó que con la cantidad de automóviles que tenemos hoy día, las cifras habían bajado. Hace cincuenta años teníamos muy pocos automóviles y se morían seis mil personas. Este señor, que era un investigador, llegó a la conclusión de que cuando el incremento del parque es menor que la disminución de los accidentes, la curva de repente es una *U* invertida. Va aumentando, aumentando, y llega un punto en que, cuando ocurre ese fenómeno, baja y, al bajar, ¿automáticamente qué pasa? Que tengo más

en: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 62

coches, pero menos accidentes. Es un hecho empírico, con lo cual no hay una relación directa que sirva para justificar una buena acción iniciativa de seguridad vial o estrategia en general, con el hecho de decir que los accidentes con víctimas van bajando, a pesar de subir el volumen. Eso es lo que ha ocurrido en todos los países occidentales.

En este sentido, que el parque móvil sea mayor o más antiguo, no hay más de un 2 % de accidentes achacables al vehículo y dentro de ese 2 % estamos hablando, fundamentalmente, de los neumáticos, que a lo mejor es el 80 % de ese 2 %. El problema no es la antigüedad, sino el millón y pico, según mis últimos datos —quizá ahora sean más—, de vehículos que circulan sin seguro. Ese es el problema. Eso sí demuestra poco civismo y poca solidaridad con la seguridad vial y la circulación. Ahí es donde está el problema, porque si usted tiene un coche de veinte años y pasa religiosamente sus controles, etcétera, tampoco es un problema. Evidentemente, si la tecnología avanza en la dirección de los sistemas activos y pasivos, esos coches no lo tienen. Luego, lógicamente, lo más fácil sería estimular ese recambio. Eso sería lo lógico. Si yo me tuviera que comprar un coche, me esperaría a 2022, porque muchos de los equipos que ahora tengo que pagar como extras vendrán de serie. Y luego aclararé el tema de la conducción eléctrica. Con esto quiero decir que sí, que incentivar el cambio es perfecto, pero que haya una relación directa entre antigüedad y siniestralidad es científicamente más dudoso, porque ya digo que no es tanto la antigüedad como que los coches no pasen religiosamente sus ITV, etcétera.

Señor Gamazo, con toda la batería de preguntas que me ha hecho, a ver si he tomado bien las notas. Reconocer los buenos comportamientos. Evidentemente, en estrategia tan bueno es saber lo que hay que hacer como lo que no hay que hacer. Extrapolándolo a lo que proponía, evidentemente. Desde el punto de vista de la comunicación, vende más la mala noticia que la buena, pero hay más buenas noticias que malas. Con esto quiero decir que en general hay muchos conductores buenos —la inmensa mayoría— que respetan las normas y demás y, por supuesto, la legislación tiene que tener en cuenta el premio de estos. ¿Cómo se puede hacer? Hace años hubo un intento de llegar a un acuerdo con los seguros, por ejemplo. ¿Por qué? Ahora te hacen ofrecimientos como si fuese un beneficio: si no circulas por el COVID, te bajo el seguro. No, mire, si yo no tengo un accidente —no un golpe de chapa—, incentive de alguna manera, estímuleme fiscalmente o con otras muchas vías que tiene el Gobierno a mano, a través de alianzas público-privadas o directamente con incentivos fiscales, para que yo de alguna forma vea compensado mi buen comportamiento. Pero eso no es parte de la estrategia, sino que sería parte de esa ley marco que yo digo, donde de alguna forma todas estas cosas tendrían que estar reflejadas. Ahora, estamos totalmente de acuerdo.

En cuanto al tema sistémico, y poniendo como ejemplo la velocidad, desde el punto de vista del pensamiento lineal, nos centramos en los hechos. Como usted ha dicho muy bien, se parte de una premisa: hacer lo obvio tiene un resultado obvio. Pero, claro, en el pensamiento lineal —esto es algo ya superado— se ignora una cosa que es un factor limitante. Este factor limitante lo que hace es que ese a más, más, y a menos, menos, no funcione a partir de un determinado nivel. ¿Por qué? Porque ese factor limitante lo que hace es formar un círculo vicioso. En nuestro caso, ese círculo vicioso en hacer más con más sería que si hay un incremento de la presencia de la velocidad como factor concurrente o factor de riesgo —vamos a decirlo así—, pues pongo más radares, pongo más policía, pongo más no sé qué, y al principio funciona y funciona bien. Cuando de repente vuelve a subir esa incidencia, vuelves a hacer lo mismo porque crees que lo obvio te va a dar el resultado, pero ¿cuál es el factor limitante que ignoras? Que tú no crees la norma. Ese es un factor limitante clarísimo. ¿Ese factor limitante qué hace? Hace que tú consideres que esto se está haciendo para recaudar y entonces dices: ¿por qué en una autovía con una velocidad de diseño de 180 kilómetros/hora me ponen un radar en una recta? Eso habría que preguntárselo al que lo pone, pero yo le puedo dar la respuesta. En muchos casos es porque ahí es donde se dispone de puntos de luz de corriente y toma de datos. Nada más. ¿Por qué no hay esos mismos radares en carreteras secundarias, que es donde con un tercio del tráfico se generan dos tercios de los accidentes? Porque eso es más complicado y tendríamos que ir a radares móviles, etcétera. Digamos que todo eso al final genera un sentimiento de desconfianza hacia la norma y ese sentimiento lo que te motiva es a no respetarla. No respeto la norma, genero más incidencia y entonces actúo incrementando el control y la vigilancia. Esto es un hecho. Cojan la presencia de la velocidad. No baja del 25 %. Estamos siempre hablando de entre un 25 y un 30 %. Si cogen los delitos por velocidad en la memoria fiscal, están siempre en las mismas cifras. Es decir, si el sistema funcionase, si el pensamiento lineal funcionase, esas cifras tendrían que ir bajando año tras año.

ove: DSCD-14CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 63

¿Qué se puede hacer? ¿Qué se hace en estrategia? Atacar el factor limitante, cambiar ese factor limitante, cambiar la desconfianza por confianza. ¿Y cómo puedo cambiar la desconfianza por confianza? Pues en este caso, por ejemplo, viendo que esas medidas de carácter preventivo se toman donde hay que tomarlas, que no digo que no estén tomadas así en muchos casos, pero donde hay que tomarlas. Aquí podría contar una anécdota que me pasó, pero no es el sitio. Dicho esto, si yo transformo desconfianza por confianza, automáticamente me creo la norma, eso influye en mi conducta y el círculo vicioso lo convierte en un círculo virtuoso. Ya le digo que el factor limitante inicialmente actúa como efecto reforzador y potenciador de la medida, pero al cabo de un cierto tiempo se convierte en un efecto amortiguador de la misma. Este sería el hecho, es decir, analizar desde este punto de vista generativo por qué se está corriendo, por qué corre la gente. Es la diferencia con lo que decía usted cuando se refería a que sabemos la causa. Vuelvo a repetir que ese análisis procede básicamente de los partes de accidentes. Con todos mis respetos, el valor científico de esos partes, hasta que no exista un modelo, un formato muy claro y una formación adecuada, que existe, pero no lo suficiente, a lo mejor la causa nunca va a ser única. El tema no es saber que hay un 28 % o un 30 % que podemos achacar a la velocidad, sino que el problema es por qué corres. Es decir, ¿cuál es tu patrón de conducta que te incita a correr? Hasta que no ataquemos ese patrón de forma generativa, algo que ya el presidente Roosevelt sabía cuando montó un corralito allá por los años treinta, evidentemente, no lo sabremos.

En cuanto al volumen de tráfico, como decía, los expertos coinciden en que es el factor de riesgo mayor que hay. Imaginense que saturamos una carretera y los coches van a 2 kilómetros/hora. Evidentemente, ahí no habría accidentes mortales. Ahora bien, en el hecho de que en una determinada vía el volumen de tráfico cambie hay dos factores. Por un lado, que el volumen de tráfico sea bajo, lo que podríamos llamar IMD, la intensidad media diaria, que es la que se correlaciona con el número de accidentes y además es una relación exponencial, esto es, no es una relación de uno a uno, sino que es exponencial. Y por otro lado, otro factor que influye en el volumen del tráfico es la mezcla de tráfico. Es un hecho constatado. Si tú mezclas tráfico de distinta masa y de distinta velocidad, es un riesgo para el más vulnerable siempre. Esto lo podemos ver si consultamos las estadísticas de atropellos con vehículos de movilidad urbana en Madrid, por ejemplo.

En cuanto a la formación vial y la conducción tutelada, es un tema en relación con el cual solo apuntaré un dato. Uno de los investigadores más reconocidos en todo esto, Rune Elvik, en una de sus publicaciones decía que hay dos factores que influyen en los accidentes de los primerizos. Uno es la edad. Por ejemplo, si en vez de poder obtener el carné a los dieciocho, que no es el caso, obviamente, porque es imposible de pensar, lo obtuvieses a los veintiuno, esos dos o tres años de madurez actuarían en beneficio tuyo, reduciendo la siniestralidad. Y luego está la experiencia. El objeto de la conducción tutelada es que tú accedas a la conducción libre, vamos a decirlo así, después de un periodo de experiencia en el cual ya se puede hablar de que el tutor tenga que reunir unas características u otras; normalmente se limita, por ejemplo, que no puedas conducir de noche, se limita que tu índice de alcoholemia sea cero, que no puede llevar pasajeros, es decir, una serie de características para garantizar la seguridad. Pero la idea básica de la conducción tutelada es que llegues a incorporarte al flujo de tráfico con total libertad, tras una experiencia de al menos un año y, por otro lado, que idealmente se una a la experiencia la edad. Eso tiene que ver con la educación vial, porque durante el periodo de formación continua o de educación vial continua desde los tres a los dieciocho puedes jugar con estos factores, por ejemplo, estimulando o diciendo que cuando tu acabes ya has obtenido el carné teórico, en fin, mil cosas que no vamos a diseñar aquí, pero quédense con la idea de que cuanto más tarde llegues a la conducción y sobre todo, cuantas más prácticas tengas antes de llegar a la conducción, mucho mejor. Esto lo ven ustedes en los accidentes con moto. No es lo mismo el motorista cuyo primer carné y vehículo es una moto a un motorista que ya tiene una antigüedad en el carné de conducir un vehículo y se compra una moto, es completamente distinta la aproximación, y es por esto que le digo.

En cuanto a los resaltes, hay críticas. En los resaltes hay una instrucción del Ministerio de Fomento, a la que se une artículo 5.2 —si no me equivoco, y lo digo porque después hubo un intento de modificación de ese artículo—, que decía algo así como que todos los resaltes que se pusieran en las carreteras tendrían que obedecer al diseño que haga el Ministerio de Fomento. Ese diseño habla de dos tipos, hasta donde yo recuerdo; uno, es el trapezoidal, que es lo que se denominan reductores de velocidad transversales. Esos reductores de velocidad solo funcionan o su objetivo es que funcionen cuando la velocidad no es superior a 50 kilómetros por hora, por ello se ponen en vías que se consideran o bien travasías o calles, y ahí está la disputa con los ayuntamientos, que muchos de estos lomos, vamos a

cre: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 64

decirlo así, o reductores de velocidad no cumplen con la especificación de esta instrucción técnica de Fomento. ¿Cómo se podría resolver esto? Con una norma de rango nacional, una norma UNE, por ejemplo, que de alguna manera fijase los criterios para la certificación de estos productos, es decir, que no se pudieran poner si no están certificados, y después, el contenido técnico de esa norma puede ser el actual, revisado o lo que sea, pero este podría ser uno de los temas.

Con respecto a los reductores le diré que los estudios que se han hecho en calles donde la velocidad máxima es 50, con una reducción de velocidad del 30%, el impacto en la reducción de accidentes es del 50%, pero hay otro impacto, que es el impacto sobre el medio ambiente, y está comprobado también que lo que supone es un incremento de emisiones de gases de monóxido de nitrógeno, monóxido de carbono y también emisiones de hidrocarburos. Además, cuando uno estudia —volviendo al dinero— el ahorro económico de los accidentes que evita con el coste de la instalación y el coste medioambiental, más otros factores, al final no son rentables desde el punto de vista económico, es decir, es mayor el gasto que lleva asociado que el beneficio. Pero, ¿qué ocurre? Que es algo muy bien percibido por los habitantes, vamos a decirlo así, por los vecinos, porque te da una sensación de seguridad, te permite peatonalizar la calle. Por tanto, da igual el coste porque el beneficio es mayor. También es importante en estos estudios —que es un tema en el que su día tuve que trabajar— cuando se genera un desvío de tráfico a las calles adyacentes, porque la gente dice: hombre, aquí voy a tardar dos horas, me desvío. En ese sentido se ha visto que no se incrementaba la accidentalidad de esas calles adyacentes, con lo cual la medida en general es buena, pero debería hacerse en base a esa norma.

En cuanto a la corresponsabilidad, está clarísimo. Esto es un problema de todos, que tiene que resolverse como los temas de innovación social, tienen que ser alianzas entre todos los sectores. Nosotros tenemos la responsabilidad, somos dueños de nuestros actos y somos los primeros interesados en proteger nuestras vidas, por tanto, deberíamos tener esa conciencia. Ojo, si no nos lo explican nunca y si en la formación vial, yendo un poco a su pregunta, lo único que me enseñan es a aprobar el examen, evidentemente ahí estamos patinando un poco.

En cuanto al pacto por la seguridad vial y la agencia, está claro. El pacto por la seguridad vial ya lo proponía el Senado hace más de treinta años, y la agencia es el modelo que existe en cualquier país, antes se hablaba de dieciocho países, pero hay muchos más; cambia el formato, pero está claro que no tú no puedes gestionar algo holístico. Por ejemplo, les pongo un caso: ¿cuál es la inversión de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, no de este, sino de cualquiera, y nos podemos retrotraer a los años que queramos, en seguridad vial? Yo creo que nadie lo puede contestar, nadie. ¿Qué te pueden decir? Que son 800 o 900 millones, que es el presupuesto de conservación, pero, señores, ese presupuesto de conservación está cautivo en las autovías de primera generación, y no es un presupuesto para seguridad vial, es un presupuesto donde la mayoría es limpieza de cunetas, que es lo más rentable para la contrata. Dicho esto, ¿qué ocurre? Que si yo quiero gestionar y eliminar los puntos negros de las carreteras del Estado tendré que saber cuánto voy a dedicar a esa inversión en concreto, qué medidas voy a aplicar y demás, y eso formaría parte del presupuesto de esa Estrategia de Seguridad Vial, con un plan de eliminación de esos puntos negros. Hasta que no juguemos en esa liga sería complicado.

Respecto de lo que hablamos antes de los análisis reflexivos, creo que ya se lo he contestado. Lo que debemos plantearnos es por qué hay un 40% en las autopsias que dan positivo en alcohol y/o drogas, es decir, qué hay detrás de esto. Está claro que es un factor determinante de los accidentes pero, qué hay detrás.

En cuanto a los presupuestos, también he contestado, y en cuanto a la formación vial presencial o práctica, yo, como profesor y educador, tengo una teoría, y ahora lo estamos sufriendo con el COVID y las clases no presenciales: eso es un desastre. Se lo digo como lo siento; te hartas a trabajar 'pa na', y perdonen la expresión, pero es así. De entrada, das lugar a la picaresca: oiga, que no puedo ir al examen porque tengo el COVID, bueno, pues, vale. Pero cuando de lo que estamos hablando es de conductas, la conducta no se puede enseñar virtualmente, o sea, tú la puedes reforzar y demás, pero, por ejemplo, ¿cómo puedes tú trasladar el sentimiento de una víctima? Y aquí ha comparecido Aleslema. ¿Cómo puedes trasladar el sentimiento de una víctima a alguien que está forjando su conciencia, su patrón de conducta virtualmente a través, no sé, de un videojuego? No puede ser. Hay partes de la formación que se pueden desarrollar virtualmente, por ejemplo, si yo me tengo que aprender las señales de tráfico, no tiene sentido que pierda el tiempo en la autoescuela, porque eso es estudio. Hay herramientas hoy día que ayudan, pero cuando ya tratas de modelar conductas, personalmente no creo que se pueda hacer virtualmente. También es importante el tipo de examen. Los test tienen ventajas porque te permiten

owe.DSCD-14CO-008

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 65

preguntar todo el temario, pero tienen una gran desventaja, y es que tú no le das al alumno la opción de que desarrolle y tú puedas ver hasta qué punto sabe o no sabe o tiene esa conciencia desarrollada, porque al final con dos preguntas o cuatro te la juegas a un 25% e igual tienes suerte simplemente tachando al azar y aciertas la mitad de los test. Por tanto, creo que es muy importante en este sentido utilizar, sí, las herramientas que están a nuestra disposición. Todas las universidades han preparado, por ejemplo, plataformas para todo esto, pero ya le puedo decir que, por ejemplo, en la que yo trabajo, la Universidad de Alcalá, por norma del rector al menos el 40% de las clases tienen que ser presenciales, porque es una universidad presencial. Luego tiene usted la UNED, pero ya es otro formato.

No sé, presidente, si he contestado a todo o si queda algo pendiente.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que sí, que la comparecencia está sustanciada.

Muchísimas gracias, señor Moreno, por su disposición y su disponibilidad para estar esta tarde aquí. Creo que tendremos ocasión de continuar con esta colaboración en beneficio de todos.

Vamos a despedir al señor Moreno y a recibir al último compareciente, y empezamos enseguida para ganar el tiempo que podamos.

Gracias. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR ROMERA ZARZA (EXPERTO EN VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL). (Número de expediente 219/000383).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes de nuevo.

Vamos a continuar la sesión de la Comisión, esta sesión intensa en el día de hoy. Ya le he comentado al profesor Romera que estamos al final de la jornada y tenemos mucha dificultad con los desplazamientos por la escasez que tenemos ahora de trenes y de aviones, por lo que algunos compañeros han tenido que ausentarse, pero vamos a realizar la comparecencia en las mejores condiciones posibles.

El señor Romera es doctor ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid, auditor de seguridad vial, tiene una dilatada trayectoria en la que destaca la actividad docente y profesional relacionada con la movilidad y la seguridad vial. Señor Romera, tiene usted la palabra por un tiempo que hemos señalado de veinticinco minutos y después intervendrán los portavoces. A continuación, volverá a intervenir usted por un tiempo de quince minutos para concluir la comparecencia.

Muchas gracias y tiene usted la palabra.

El señor **ROMERA ZARZA** (experto en vehículos de movilidad personal): Buenas tardes. Ante todo, quiero dar las gracias al presidente y a los miembros de esta Comisión por haberme invitado para poder hablar de un tema que me apasiona y en el que, como ha dicho el presidente, llevo trabajando mucho tiempo, que es la seguridad vial. Me gustaría que si en la próxima legislatura me vuelven otra vez a invitar estuvieran todos ustedes aquí. Eso significaría una alegría para sus partidos, porque todos van a tener representación, una alegría para ustedes y mayor para mí porque vería una continuidad en esto. Es decir, un problema que tenemos en la seguridad vial es que la gente entra y sale, y lo que necesitamos es que haya continuidad. Lo hemos vivido en el decenio 2011-2020, en el que, como muy bien saben ustedes, han pasado tres directores generales por la Dirección General de Tráfico. Ellos tienen que llevar el timón del barco y dentro del barco va la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. Estoy convencido de que, si esta estrategia la hubiera llevado un solo director general desde el principio hasta el final, hubiera salido muchísimo mejor de lo que ha salido.

Como el presidente me pidió que primero empezase a hablar de la estrategia que ya ha vencido, porque ya estamos en 2021, a mí me gustaría puntualizarles una cosa, y es que, documentalmente hablando, la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 me parece espléndida. ¿Dónde ha fallado? Y digo que ha fallado porque he entregado unas carpetas a los portavoces donde van a poder ver unos indicadores que son los que miden si una estrategia, un plan o un programa de verdad se lleva a buen puerto o no. Ahora analizaremos los indicadores y después de analizarlos ustedes me dirán si esta estrategia ha triunfado o no. Ya les digo que, sobre el papel, me parece espléndida. ¿Por qué me parece que es una estrategia de seguridad vial espléndida? Primero, porque se ha contado con los grupos de trabajo. Se crearon catorce grupos de trabajo, que empezaron a trabajar en 2009, casi todos los grupos menos uno que empezó a trabajar en 2010. ¿Qué quiere decir esto? Que cuando llegó el momento de la arrancada, que era 2011, teníamos todo preparado para hacer la Estrategia de Seguridad Vial.

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 68

El otro día compareció aquí el señor Gómez Méndez —que, como saben ustedes, es el director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT—, Álvaro, con el que he coincidido en muchos foros, y les dijo que iban a empezar a formar los grupos. Si en 2021 empezamos a formar los grupos, no sé cuándo vamos a estar en disposición de empezar a trabajar con la estrategia. Es decir, teníamos que haber empezado mucho antes. En la comparecencia que tuve el placer de estar frente al Director General de Tráfico, a finales de noviembre, le pregunté que cuándo iba a empezar con la estrategia y me dijo que estaban esperando instrucciones de Europa. Parece ser que ya a finales de noviembre, que fue cuando compareció aquí el señor Gómez Méndez ya tenían las instrucciones de Europa e iban a empezar a trabajar. A mí me parece que hemos perdido un tiempo precioso y que vamos a empezar tarde. Ya no vamos a hablar de un decenio, sino de nueve u ocho años; deberíamos haber empezado antes.

La estrategia empezó en su momento. ¿Dónde empezó a fallar? Empezó a fallar cuando no se hizo el seguimiento que se tenía que hacer. Esa estrategia tenía una revisión en el año 2015 para ver si los objetivos que se habían marcado eran los adecuados o teníamos que incrementar los adecuados o variarlos, y también si los indicadores que habíamos preparado eran los adecuados o teníamos que cambiarlos. Uno de los fallos que tuvo esta estrategia —que ya les digo que era espléndida— fue que eran pocos indicadores para todas las acciones y actuaciones que teníamos que hacer, es decir, 13 indicadores para 172 actuaciones son muy pocos, porque no vamos a poder valorarlo todo. Espero que en esta Estrategia 2021-2030 no cometamos el mismo error. Europa nos ha dicho que tenemos 6 objetivos fundamentales que conseguir, y ha definido 6 indicadores —de los que luego hablaremos—, pero también nos ha dicho que podemos incorporar otros 2 indicadores más, que a mí me parece que son fundamentales, que están relacionados con los fallecidos y con los heridos graves, porque precisamente ese era el objetivo de la Estrategia 2021-2030, conseguir que los heridos graves —por fin hablamos de ellos, antes solo hablábamos de fallecidos— se reduzcan al 50 % para conseguir el objetivo de la visión cero, que es cero fallecidos —y ahora hemos incorporado los heridos graves— en 2050. Como digo, los indicadores eran pocos, eran 13, y ahí tuvimos un pequeño error, teníamos que haber puesto más indicadores para las actuaciones, para ver las desviaciones y ver si nos estábamos desviando con las actuaciones de los objetivos que queríamos conseguir.

Además de esto, no hicimos la revisión que teníamos que haber hecho. Si hubiéramos hecho esa revisión, nos hubiéramos dado cuenta de que estaban fallando indicadores y los hubiéramos corregido. En esta carpeta que les he dado me tomé la molestia de hacer esa revisión de indicadores por la Dirección General de Tráfico, y la publiqué en la revista de la Asociación Española de la Carretera, de la que todos ustedes habrán oído hablar porque es, junto con la Asociación Técnica de la Carretera, uno de los referentes cuando estamos hablando de temas relacionados con las infraestructuras viarias de este país. Como les decía, en 2015, utilizando los datos que teníamos hasta 2014, estudié —que es lo que les he entregado— cómo iban los indicadores en aquel momento. Pero no me quedé ahí, porque anteriormente a la Estrategia de Seguridad 2011-2020 estaba el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, que tenía como objetivo desde el 2003 al 2008. Ese plan tenía más de 40 indicadores. Yo utilicé los 13 indicadores de la DGT y los 40 indicadores del anterior plan, e hice una extrapolación a ese año 2015, que era la revisión, para ver cómo estaban. No voy a perder tiempo, pero en lo referente a indicadores de la estrategia —están en la primera hoja, que no son tablas—, verán ustedes ahí todas las desviaciones que teníamos ya en los indicadores de la estrategia que se estaban utilizando, la 2011-2020, y si hubiéramos utilizado los indicadores del Plan de Seguridad Vial 2003-2008 también pueden ver las desviaciones que hay.

Si les parece, vamos a centrarnos en la primera tabla que les he dado, que va desde el año 2005 hasta 2019. Ahí ven ustedes cómo han evolucionado los 13 indicadores que nos tenían que medir si la Estrategia de Seguridad Vial era o no adecuada. Verán ustedes que he utilizado tres colores: el blanco, el marrón y el verde. Cuando señalo en verde algún indicador es que ese indicador está superando los valores que teníamos en los años 2000-2009, que fue cuando empezamos la Estrategia de Seguridad Vial, y luego el 2011, que fue el primer año que la aplicamos. Cuando estos valores están en verde es que tenemos peores números de los que teníamos ya en 2011. Los que están en marrón claro son aquellos que no han cumplido con los objetivos del 2020. Como ven, estamos en el año 2019 y no hemos hecho el 2020, primero, porque no tenemos datos. Este año, por primera vez en la vida, la Dirección General de Tráfico se ha esmerado en darnos los datos lo más tarde posible. Normalmente, los anuarios estadísticos de accidentes y el resumen de las cifras de siniestralidad se nos daban siempre en el segundo semestre, como muy tarde, del año siguiente. Como saben todos ustedes, este año nos han dado en diciembre el anuario resumen y el anuario con el que podemos trabajar se nos ha dado en enero, con lo cual más tarde

cve: DSCD-14CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 67

no puede ser. Espero que esto se corrija y que a los que nos dedicamos a este tema de la seguridad vial e investigamos nos den los datos a tiempo. En la comparecencia del director del observatorio alguno de ustedes ya le dijo que buscar datos en la página de la DGT es como una jungla, y yo lo corroboro, porque están muy desperdigados. Es preferible que cambien la página web y que nos faciliten los datos, pero si además nos tienen que dar los datos en papel o en PDF para que trabajemos y nos los dan después de un año, en el año siguiente no, al otro, es ya muy tarde para trabajar. Por eso, les he puesto los de 2019, que es el último año, porque ya les digo que son los que he podido manejar, porque he tenido el anuario estadístico de accidentes en este enero del año 2021.

Además, aunque hubiera tenido los datos de 2020, no los hubiera utilizado, porque espero que si ponemos un año de referencia, a partir del cual queremos mejorar los datos, no sea el 2020, porque estoy convencido de que con la movilidad tan reducida que hemos tenido con el COVID —a pesar de que el primer trimestre fue lamentable; hasta el 9 de marzo los datos estaban yendo muy mal—, los datos han tenido que mejorar brutalmente, porque no nos hemos movido de casa o nos hemos movido muy restringidamente. Por lo tanto, si nos ponemos como objetivo los datos de 2020 para cumplir en el 2030 una reducción del tipo que sea, estaremos buscándonos imposibles. Es como cuando aquí decían que íbamos a conseguir que los niños fallecidos con el sistema de retención fuesen cero. Eso está muy bien como objetivo, pero sabemos que eso va a ser irrealizable. Todos los que nos dedicamos a esto sabemos que en 2050 va a ser imposible tener cero fallecidos, pero nos tenemos que poner objetivos lo más altos posible para quedarnos próximos a la bondad por arriba, nunca por abajo, pero ya les digo que eso va a ser imposible. Y luego espero que si hacemos algún indicador, no sea como este indicador que habían puesto aquí, el de que querían un millón de ciclistas más sin que se incrementase su tasa de mortalidad. Este es un indicador que es imposible de comprobar, porque si yo pregunto en la sala, a ver quién de ustedes me dice cuántos millones de bicicletas hay en este país. No lo sabe nadie. Por intuición alguien puede decir 50 millones o 40 millones, pero, ¿dónde está publicado eso? Es imposible, no se sabe, si no tenemos el dato de las bicicletas matriculadas. En los años sesenta, cuando yo era chico, estaban matriculadas y se sabía las bicicletas que había en este país, pero ahora como no las matriculamos, igual que vamos a hacer con los VMP, vamos a estar total y absolutamente perdidos. No vamos a saber la cifra y, por tanto, no podemos relativizar fallecidos usuarios de la bicicleta con respecto al número de bicicletas. Por tanto, espero que los indicadores sean lo más fiables posible.

Como ven, aunque el director del observatorio dijo que habían cumplido 5 objetivos, han cumplido cuatro, y uno que no sabemos, que es reducir al 50% los vehículos ligeros que superen el límite de velocidad en más de 20 kilómetros/hora, porque estos publican datos cuando quieren y, cuando no quieren, no los publican. Por tanto, yo diría que hemos cumplido 4 objetivos de 13, uno no sabemos cómo ha quedado, porque se ha quedado en el limbo de los justos, y desde luego más de la mitad sobradamente no los hemos cumplido. Eso no es para estar satisfechos de cómo hemos desarrollado una Estrategia de Seguridad Vial, que les digo, y háganme caso, que sobre el papel era espléndida, porque se había contado con grupos de trabajo, se había contado con un equipo redactor-director, después se habían traído expertos externos que la habían santificado y, sobre todo, hicieron una cosa fundamental, que fue el diagnóstico de partida.

He estado leyendo la comparecencia del director del observatorio cuando estuvo aquí, y yo no he leído en ningún momento en su sección de actas —me parece que era en la 228— que diga que van a hacer un diagnóstico de partida. Como no revisemos la Estrategia de Seguridad Vial actual y no veamos qué objetivos no hemos cumplido y si esos objetivos son todavía importantes de obtener para mejorar la seguridad vial, como no hagamos ese diagnóstico de partida, estamos muertos. Ese es el punto de partida. Y la Estrategia que ha vencido, la 2011-2020, lo hizo muy bien porque hizo un diagnóstico de partida, se apoyó en toda la legislación nacional e internacional que había, contó con los grupos de trabajo en su momento en tiempo y forma, y después desarrolló esta estrategia de seguridad, que fue donde falló, por el número de indicadores, por no hacer una revisión intermedia, y porque los organismos que había preparados para que hicieran su seguimiento no todos se establecieron y, además, tuvimos tres cambios de directores generales por lo que, desde mi punto de vista, como no era su estrategia, al final ninguno llegó a creer en ella. Y tenemos el ejemplo del último director, que ha sacado los datos de este anuario resumen de la siniestralidad en España en 2018, y resulta que los indicadores y su evolución que me pone no son hasta 2018 o 2017, son de 2017 o 2016, es decir, los mismos que el año anterior. Más desidia no se puede tener. Pero es que, no contento con eso, saca ahora el anuario de 2019 y no me pone los indicadores de 2019 ni ningún indicador; o sea que pasa ya de los indicadores de la seguridad vial.

cre_DS/CD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 68

Por tanto, estos de 2019 que yo les he incluido, me los he tenido que trabajar yo, buscando en el anuario resumen y en el anuario estadístico los datos para traerles a ustedes una tabla completa. No me ha facilitado la labor, no los ha sacado. El año anterior, en 2018, no me hace hasta el año, sino que me repite los del año anterior y en 2019 no me los saca. Así no vamos a ninguna parte.

Me gustaría que la gente que se dedica a la siniestralidad vial pensara que puede ser una víctima; si tuviera eso en la cabeza, estoy convencido de que todos pondríamos todo nuestro esfuerzo en esto. Yo he hecho muchas cosas en mi vida, pero a la que más me dedico, con más ahínco y de la que estoy más satisfecho es esto, y si con mi apoyo consigo reducir una víctima mortal o un fallecido grave, seré el hombre más feliz del mundo. Me gustaría que todos los que se dedican a esto tuvieran ese pensamiento, en primer lugar, y luego que tuvieran una continuidad para demostrarlo. Por eso me gustaría verlos a ustedes aquí dentro de tres años, porque me demostraría que hay continuidad por parte de sus partidos y que, además, ustedes están implicados en la seguridad vial, creen en ella y quieren trabajar a largo plazo, porque las medidas en seguridad vial son a corto plazo, a medio plazo y a largo plazo, y las que más resultados dan son las que hacemos a largo plazo.

No les voy a abrumar más con esta estrategia porque tengo poco tiempo y se tienen ustedes que ir, pero quiero decirles que, de las 172 acciones que teníamos que hacer, el director del observatorio dijo que el 90 % se habían cumplido o estaban en ejecución. En 2021 no podemos hablar de acciones que están en ejecución. Pero ¿qué es eso? Ya tienen que estar todas ejecutadas. Es una manera de maquillar esto. Les digo a ustedes, y he traído aquí las pruebas —porque las tengo todas estudiadas, una por una— que hay acciones muy importantes que o no se han ejecutado o se han dejado a medio ejecutar. Y no estamos hablando ni de una ni dos ni de tres; estamos hablando de que el 80 % de las acciones o no se han ejecutado o se han dejado a medio ejecutar.

Un ejemplo de acciones a medio ejecutar son los planes de seguridad vial laboral, en las empresas. Esa es una pata del banco importantísima para que, de verdad, solucionemos la siniestralidad vial en este país. Ahí se empezó con mucho ahínco y luego hemos pasado a los planes de transporte a las empresas. Pero ¿qué pasa? ¿Un plan de seguridad vial laboral es lo mismo que un plan de transporte a las empresas? Eso es mucho más *light*, porque detrás de los planes de seguridad vial laboral, como saben ustedes, vino la norma 39001, que es el sistema de gestión de la seguridad vial en las empresas, y esa una parte importantísima porque podríamos controlar varias cosas. Primero, la formación, ese reciclaje del que todos estamos hablando de aquellas personas que ya tienen un carné de conducir y, sobre todo, de aquellas personas que están en empresas que se dedican a transportar mercancías o a transportar personas. Posiblemente, sería uno de los elementos que nos ayudaría a que los vehículos de mercancías de más de 3500 kilos —digo vehículos articulados y no articulados— no se vieran implicados en los accidentes mortales en mayor número en 2019 que en 2011. Eso, si hacemos bien las cosas, no se puede dar, por tanto, la formación es importantísima. Pero también tendríamos el mantenimiento, también tendríamos las rutas seguras para ir al trabajo. Porque no sé si saben sus señorías —yo creo que sí lo saben— que más del 50 % de los accidentes con víctimas en este país son *in itinere*. El dato de los accidentes *in itinere* —se lo he dado en la tabla— se les ha ido de las manos, es decir, no podemos estar en los accidentes *in itinere* en el año 2011, en 128, y en 2019, en 134. Tenemos más accidentes *in itinere* que cuando empezamos. Claro, si estamos dando bandazos y palos de ciego con ahora me dedico a los planes de seguridad vial laboral porque es muy bonito, pero luego los abandono y me voy a los planes de transporte a las empresas, no estamos creyendo en ello.

¿Que teníamos que haber hecho? Haber puesto toda la carne en el asador para implementar esos planes laborales en las empresas. ¿Y qué fue lo que hicimos? Bonificar a las empresas con una pequeña parte de las cuotas de la Seguridad Social de los trabajadores y, claro, con eso no cubrían toda la infraestructura que hay que generar para que, de verdad, un plan salga adelante y, además, tengamos un sistema de gestión de la seguridad vial laboral, que sería el último objetivo, que sería la UNE 39001, que para eso se hizo. Repito, si, por un lado, hubiéramos hecho itinerarios seguros de desplazamiento a las empresas; por otro, mantenimiento de los vehículos, formación de los trabajadores y, lo que es más importante, la medicina y el conocimiento del estado de esos trabajadores, las cosas serían diferentes. Afortunadamente, en este país tenemos más gente que trabaja que gente que, desgraciadamente, no tiene empleo. Por tanto, teníamos una pata muy importante para hacerlo, pero es un ejemplo de que no se ha hecho.

Se tendrían que haber creado los observatorios regionales de seguridad vial, que iban a aproximar a cada comunidad lo que estaba pasando en su territorio. Tampoco se crearon, y así podría seguir hasta el

ove: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 69

infinito, pero no les quiero aburrir porque me debe quedar poco tiempo y luego ustedes querrán hacer preguntas, yo les quiero contestar y nos queda todavía la Estrategia 2021-2030.

El señor **PRESIDENTE**: Le quedan diez minutos. Y le confirmo que el sonido funciona bien.

El señor **ROMERA ZARZA** (experto en vehículos de movilidad personal): Pensé que no se me oía. En una sala tan amplia y con personas que están sentadas tan atrás, pensé que no se me oía. Entonces voy a bajar el tono, porque lo estaba subiendo precisamente porque tenía la sensación de que no me oían todos ustedes. Gracias, presidente.

Acabamos con el tema de la Estrategia 2011-2020. Tenía más cosas para comentar sobre ella, pero no hay más tiempo. Es muy buena sobre el papel, pero los españoles desde hace muchísimo tiempo somos expertos en escribir espléndidamente y luego, cuando lo tenemos que trasponer, empiezan a fallar los elementos. Me gustaría que con esto no pase, porque vamos a perder una oportunidad espléndida de conseguir hacer cosas. Esta Estrategia 2021-2030, como saben ustedes, ha tenido un último acto, que ha sido precisamente la conferencia de ministros de Transportes a nivel mundial, que se celebró en Estocolmo el año pasado, del 19 al 20 de febrero de 2020. Ese ha sido el último acto, el último pistoletazo de salida de forma oficial que se ha hecho en el mundo para incorporar esta estrategia. Quisiera leerles muy rápidamente unas cosas que he resaltado de la Declaración de Estocolmo, que creo que si tenemos en cuenta, a lo mejor la estrategia esta nos funciona. Ellos decían: Reconocemos las lecciones aprendidas de la década de acción de la seguridad vial 2011-2020, como la necesidad de promover un enfoque integrado para la seguridad vial, tal como el enfoque del sistema de seguro y Visión Cero. Esto es fundamental. Yo llevo preconizando desde hace muchísimo tiempo que hay que implantar el sistema seguro, y en este país se me ha rebatido mucho porque durante muchísimos años nos hemos empeñado en que con la formación y la educación éramos capaces de que al factor humano, que es verdaderamente el responsable de la mayor parte de los accidentes que se producen, se le iba a educar y se le iba a transformar su comportamiento. Yo venía diciendo que eso es imposible, salvo que consiguiéramos sacar del coche la inteligencia artificial y metérmola nosotros. Si somos autómatas o personas con inteligencia artificial, eso sería sencillo: educarnos, formarnos y conseguir que tuviéramos todos los días el mismo comportamiento, pero como somos seres humanos que estamos sometidos a los vaivenes de la vida, entre ellos el estrés, las enfermedades y los fármacos que tenemos que tomar debido a ellas, y dado que cada día no es igual que otro, es imposible que el factor humano se comporte siempre igual. ¿Qué ocurre? Que, si falla, tenemos las otras dos patas del banco para que la silla esté equilibrada —porque con tres patas estaríamos equilibrados—, que son las infraestructuras y el vehículo. Y eso lo que tiene que hacer es paliar el efecto negativo que tendría el fallo humano total y absolutamente o aminorar las consecuencias. Por fin, ya estamos hablando del sistema seguro y, por fin, vamos a entrar precisamente a que hablemos un poco de las infraestructuras. Porque yo, que soy ingeniero de caminos y he trabajado mucho en ello, sé cómo están las infraestructuras de este país. Con muy poquitas cosas que hiciéramos, podríamos solucionar muchísimos problemas. Y luego el vehículo, eso anda solo. Es decir, la competencia que hay entre empresas ha generado que los vehículos cada vez sean más perfectos. ¿Qué tenemos que hacer ahora que hemos conseguido que los vehículos sean cada vez más perfectos? Pues que no solo sea la gama alta la que salve vidas, sino que sea también en la gama baja, que es a la que vamos a tener accesibilidad casi todos los humanos.

Tenemos que poner todo el empeño político, a nivel nacional y a nivel internacional, para que esas mejoras, esos sistemas de protección activos que se llaman —como la salida de carril, el pararte y mantener la distancia de seguridad, el controlador de velocidad, etcétera—, estén accesibles no solo para los vehículos de gama alta, sino para los vehículos de gama baja. Porque yo, con todos mis respetos, quiero que se respete tanto el medio ambiente como la vida humana. Es decir, yo creo que sin la Tierra el ser humano no puede vivir, pero si no vive ya le da lo mismo morirse en Marte que en la Luna que en la Tierra. Está muy bien que los vehículos sean ecológicos y que pongamos todo el énfasis en que no contaminen, pero que salven vidas. Entonces tenemos que ir de la mano con vehículos cada vez más ecológicos pero también más seguros, porque en esta estrategia se está hablando de eso, de vehículos seguros versus vehículos ecológicos. Vamos a conseguir eso, sistemas activos, porque los pasivos ya los estamos metiendo, y entonces ya lo único que tenemos que hacer es que esos vehículos sean accesibles.

Porque lo que no es normal es que en este país un tercio del parque móvil sea anterior al año 2000. Se nos tenía que caer la cara de vergüenza. Lo que no es normal es que la vida media de los camiones, de los autobuses, de las furgonetas y de las motos esté por encima de los quince años y que los turismos

owe DSCD-14.CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 70

estén ya por encima de los doce años y aproximándose a los trece de vida media. Un tercio del parque anterior al siglo XXI, que era como cuando hablábamos en el Renacimiento del Siglo de las Luces. Este tenía que ser el siglo de la tecnología, pero estamos con un tercio del parque muy antiguo; son ataúdes con ruedas, como digo yo. La edad media de los vehículos se nos ha disparado. ¿Por qué? Porque no hemos apostado por subvencionar de verdad los vehículos. Aquí, como he dicho, como el papel lo aguanta todo y es barato... Esto me recuerda a cuando los políticos, cuando yo me dedicaba a la ingeniería civil pura y dura, querían cumplir con algún alcalde o con alguna diputación. Entonces, ¿qué hacían? Le sacaban un proyecto en el papel para que lo viera y para hacerse la foto: Vamos a hacer un proyecto de una carretera que va a ir a no sé dónde y va a desarrollar. Y muchas veces esos proyectos se guardaban en un cajón y no salían nunca adelante. Si esto lo hacemos con la seguridad vial es inadmisiblemente, porque aquí no nos estamos jugando el desarrollo de una nación, nos estamos jugando las vidas. Si no hay humanos no hay desarrollo. Es como el COVID, está muy bien que no perdamos puestos de trabajo, que verdaderamente podamos trabajar pero con seguridad, es decir, si nos morimos, fallecemos y ya se acabó todo.

Por eso les digo que espero que seamos capaces de generar un plan para integrar precisamente los vehículos que sean accesibles, porque ayudemos a las personas a que renueven el parque. Y que no nos digan, como nos dijo el director del observatorio, que el doble de los vehículos nuevos eran vehículos de segunda mano. Es decir, ¿que estamos comprando más vehículos de segunda mano que de primera mano? ¿Pero no sabemos ya lo que hacen los compraventa de vehículos? Porque, desgraciadamente, en este país no son solo las casas de coches las que se dedican a esto, sino también particulares y van buscando un lucro. Entonces, ¿tenemos la garantía de que esos vehículos, de verdad, son como nos están diciendo de fiables? Yo creo que un mercado de segunda mano, con la evolución que tenemos en los vehículos, no es la solución desde el punto de vista de la seguridad vial. Por lo tanto, hemos de hacer unos planes de verdad de inversión y de ayuda a las personas para que cambien los vehículos, hemos de conseguir meter la ecología y la seguridad vial en los vehículos baratos, ayudar y subvencionar esos vehículos hasta una cierta cilindrada, por ejemplo, unas cilindradas bajas para tampoco correr mucho, que no tenga potencia el coche. Subvencionar de verdad, subvencionar también el sector del transporte por carretera que como ustedes sabrán está atomizado, es decir, que casi el 75 % del sector tiene un camión o dos, o sea que son autónomos. Esas personas bastante hacen con llevar un sueldo a casa, conseguir para el gasoil porque además, como ustedes saben, como hay más demanda que oferta los precios son como son. O conseguimos eso o estamos muertos.

La segunda parte son las infraestructuras, y ahí sí que tenemos una oportunidad impresionante; lo solucionamos enseguida. Con esto acabo, y luego entramos a la rueda de preguntas, porque aquí tengo las ideas que les he dado para esta estrategia; ustedes se las miran y como voy a dejar mi correo comentamos lo que quieran, o si no ya vuelvo otro día y acabamos de comentar. No podemos tener más de la mitad de los accidentes con víctimas por salidas de vía. Aquí cuando tratamos las márgenes hay tres conceptos que tenemos que tener claros. El primero, eliminar todos los peligros que haya en las márgenes; el segundo, eliminar, alejar y, si no podemos, proteger. Desgraciadamente, en este país no se ha hecho un trabajo de márgenes desde el principio; muchísimas de las infraestructuras que tenemos son del siglo pasado y entonces los márgenes están como están. Cuando tenemos una salida de vía de un coche tenemos todas las posibilidades de que se tropiece con cualquier cosa, desde una cuneta que no es de seguridad, a un talud que no es de seguridad, a un árbol, a una torreta de la luz que tenemos por ahí. Porque como ustedes saben, el dominio público se va estrechando según la carretera va siendo menos importante. Por lo tanto, con una medida blanda que sería hacer un plan y una campaña de sistemas de contención en los márgenes de las carreteras estoy convencido de que íbamos a salvar un porrón de vidas si de verdad nos pusieramos a hacer un estudio de eso. Eso para mí es fundamental.

Luego está la consistencia del trazado. Ahora Europa está hablando de clasificación por carreteras uniformes para esta nueva estrategia. Para ello, la uniformidad de una carretera es que usted entre en esa carretera a 80 km/h y pueda mantener los 80 km/h. Si eso lo conseguimos, conseguimos lo que los ingenieros llamamos una consistencia de trazado. Y ahí no hay sorpresas. Si eliminamos las rectas de una cierta longitud, que es donde la gente se puede dormir, y vamos con clotoides o con curvas —que vaya siempre moviendo el volante para que no te distraigas— y no cambiamos la velocidad, el factor humano no tiene sorpresas, y si no se duerme no se va a distraer. Como ya he puesto aquí, tenemos que seguir con las campañas de móviles y cada vez incrementarlas más. Pero como les decía, consistencia de trazado es que no nos encontremos curvas, que vayas a 90 en una carretera nacional, que es donde

ove: DSCD-14CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 71

están los problemas, y te encuentres una curva a 50, porque eso te lleva a un sobresalto. En una carretera de montaña no, porque vas continuamente igual, pero en carreteras normales, en medio valle o semionduladas eso es muy peligroso. Europa ya está hablando de que hagamos tratamiento de curvas para conseguir carreteras uniformes. Eso es fundamental.

Las inspecciones de seguridad vial y las auditorías de proyecto también son fundamentales. La diferencia entre una auditoría y una inspección de seguridad vial es que unas se hacen durante la fase de proyecto, ejecución de la obra y en el año de garantía de la carretera, y cuando ya se pone en un servicio total y absolutamente puro se hacen las inspecciones de seguridad vial. En este país no estamos haciendo inspecciones de seguridad vial a casi ninguna carretera. Las únicas en las que hemos trabajado —puedo hablar porque, como ha dicho el presidente, soy auditor de seguridad vial— solo hemos auditado la red transeuropea. Ahora vamos a auditar también las autopistas y aquellas carreteras que unan núcleos principales, lo que llaman vías principales. Pero eso es una pequeña parte de la red y deberíamos de incrementar esto. Hay que hacer inspecciones de verdad, y las inspecciones y las auditorías tienen que ser, como dice la normativa, técnicas, sistemáticas, pormenorizadas y sobre todo independientes. No puede ser que el Ministerio de Fomento —el actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana— haya estado realizando las inspecciones. La mayor parte han tenido que ser inspecciones porque cuando entró en vigor la directiva europea en 2006, y luego se traspuso, había muchas más carreteras construidas que las que se han hecho nuevas. Esas las hacían precisamente los departamentos de conservación de las unidades de carreteras del propio Ministerio de Fomento. Pero, ¿para qué hemos generado un cuerpo de auditores si luego vamos a auditar nosotros la mayor parte de la red con nuestra gente y no dejamos a un auditor independiente que lo haga? Hay más de 200 auditores entre la fase 1 y la fase 2; estamos en disposición de poder trabajar y hacer mucho bien. Ya la Unión Europea ha dicho que va a generar reuniones de auditores de toda la Unión Europea para que cuenten sus experiencias. Cuando nos llamen a nosotros o yo vaya, no sé qué voy a contar, porque con todo el trabajo que podía haber hecho y el que he hecho no hemos hecho nada.

En cuanto a control y vigilancia, otro día me gustaría hablar de dónde colocamos los radares en este país. En la estrategia hablaba de un plan de radares para los radares de tramo, los móviles y los fijos, que se tenían que colocar en aquellos sitios donde verdaderamente hagan una labor de siniestralidad. Como en cierta ocasión hace unos años, se dijo en esta Comisión y se pidió que los radares hicieran una labor de control y vigilancia de la velocidad para que cumplieran su función. No los podemos colocar en los sitios donde no están. Yo he hecho una investigación y he visto que los tramos Invive que con el ministro Zoido se descubrieron en este país, casi 1300 tramos donde había siniestralidad debido a la velocidad y que eran tramos importantes, no se han señalado. Solo se han señalado trescientos, con unas señales naranjas que les iba a traer —tengo aquí una foto y al que quiera se la enseño—, que se han puesto aprovechando los postes de señales de reducción de velocidad a 90; pero son muy pequeñitos, no los ve nadie. Para mí no podemos ocultar los radares. Hay quien dice que sí, que hay que ocultarlos. No, hay que señalarlos, porque es importante que seamos transparentes y claros. Hablamos de portales de transparencia y luego los radares no los hacemos visibles con señalización. Hay que hacerlo. Casi el 30 % de esos tramos Invive no están dentro de la relación de radares que tiene la DGT.

En tiempos de María Seguí se buscaron aquellas carreteras convencionales de alta siniestralidad y se descubrieron también más de 1500 tramos, y ni el 50 % está tampoco en esa relación de radares. Si vamos a hacer un control de la velocidad, señores, vamos a poner esos radares donde verdaderamente se está produciendo siniestralidad vial, no donde nos interesa a nosotros por otros intereses en los que no voy a entrar.

Para acabar, las campañas de control del alcohol y de las drogas. Las campañas de control del alcohol se están llevando más o menos razonablemente bien, aunque los resultados, como han visto por el indicador, no se cumplen, porque estamos aquí por encima de los límites que queríamos nosotros descubrir de aquellas personas que dan positivo con respecto a los controles. Pero es que hay un problema mucho más preocupante, que es la droga. En los fallecidos en accidentes mortales ya se analizan casi el 70 % de todos aquellos cuerpos que desgraciadamente ya han pasado a mejor vida, pero ha habido años que no analizábamos ni el 20 %. Ahora ya estamos analizando suficientes cadáveres —permítanme la expresión, aunque sea un poco fuerte— para tener unos datos importantes. Pues los datos de personas que están bajo los efectos de la droga o el alcohol en el momento del fallecimiento, y sobre todo de la droga —estamos hablando de cocaína y hachís sobre todo— son espeluznantes. No podemos hacer cien mil controles de drogas en este país, eso es imposible, pero tenemos que

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 72

incrementar los controles de droga, aunque sean un poco caros; hay que incrementarlos, porque ya le digo que el problema del futuro no va a ser el alcohol, van a ser las drogas como no le pongamos freno. Ya les digo que deberíamos incrementar esos controles.

Les he dejado aquí —con esto acabo—, en la última hoja, los objetivos que tendría que conseguir la Estrategia 2021-2030 según las indicaciones de la Unión Europea, y les he puesto unas actuaciones fuerza que me parece que podrían ayudar muchísimo a conseguir esto. Pero ya digo que la Estrategia 2021-2030 tiene que ser una continuidad de la 2011-2020. Tenemos que mejorarla, es una buena estrategia desde mi punto de vista. Hagamos un diagnóstico de partida de qué hemos cumplido, qué no y por qué, y a partir de ahí funcionemos con continuidad, como me gustaría que funcionáramos siempre en esto, en vez de romper con lo de atrás y empezando de cero, porque así no se construye nada. Si queremos construir una casa no nos quedamos en el primer piso, después del primero tienen que venir el segundo, el tercero y el cuarto; no hacemos otra casa al lado de un piso; aprovechemos y vayamos subiendo en la escala.

Muchas gracias por su atención. Siento no haber sido suficientemente extenso, pero no tengo tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene usted además después diez minutos más para contestar a los grupos. Ha sido suficientemente extenso; ha tenido 37 minutos y yo creo que ha sido muy oportuna su intervención.

Vamos a escuchar a los grupos parlamentarios y le digo que a continuación podrá usted intervenir otros diez minutos para contestar o rematar algunas de las cuestiones que ha planteado.

En primer lugar, por el Grupo Republicano, tiene la palabra la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Señor Romera, dice que no se ha extendido y quizás ha sido el que más rato ha tenido para exponernos su programa. Solamente le voy a hacer un par de matices porque creo que se ha centrado mucho en la estrategia que no se cumplió. Me gustaría volver a 2009 y que todo aquel dinero que se invirtió en aeropuertos que ahora están vacíos —y que siempre se supo que no servirían para nada—, se hubiese invertido en infraestructuras de trenes. Si hay un transporte seguro que podría ser público y con el que podríamos estar bien comunicados todos sería el ferrocarril, y no los aeropuertos, que sabemos que la mayor parte quedaron vacíos y con unos gastos enormes y muchos, demasiados, casos de corrupción. Si tan bien estaba, ¿qué fue lo que falló en esta estrategia? Lo que está claro es que si una cosa en el papel está bien pero después no funciona es que quizá en el papel no estaba bien. Es un pensamiento.

Ha hablado de implementar un sistema seguro, formación y educación, que dice que no han servido. ¿Usted cree realmente que se ha invertido en formación y educación? Porque, si no lo tengo mal entendido, en las escuelas no existe la asignatura de formación vial todavía, que sería muy necesaria. Por tanto, es posible que no se haya invertido en formación ni en educación. El tema de las drogas y el alcohol, exceder límites de velocidad, etcétera, esto es formación y educación. Si nosotros formamos a los niños y a las niñas explicándoles que conducir un vehículo les puede costar la vida, es probable que cuando son pequeños se vayan formando, pero si esto no lo hacemos después no podemos decir que no ha funcionado. Solamente eran estas variantes.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Granollers.
Señora Gorospe.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: No he podido escucharle; le escucharé después en *streaming*. Le presento mis excusas, pero seguiré su segundo turno con mucha atención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Gorospe.
Señor Alcaraz, por el Grupo VOX, tiene la palabra.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Gracias, presidente.

Gracias, señor Romera. Como auditor quería hacerle una pregunta, o más bien dos pero en la misma línea. Una en cuanto a la directiva europea, donde dice que hay que auditar las carreteras desde los núcleos urbanos de las ciudades. No sé si tiene conocimiento de si realmente esa auditoría que nos pide la directiva europea se está llevando a cabo y se están auditando precisamente las carreteras que están dentro de los núcleos urbanos. Con respecto al uso de esos núcleos urbanos, donde tiene una principal incidencia y que están metidos en toda la estrategia dentro del plan de movilidad de cara a la

ove: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 73

Agenda 2030, me quiero referir a los vehículos de movilidad personal, entre ellos los patinetes eléctricos y las bicicletas. Ha habido un cambio legislativo recientemente, que aplaudimos, pero creemos, a raíz de la iniciativa expuesta por VOX, que es insuficiente. Creemos que se puede mejorar y quisiera saber su punto de vista sobre el hecho de que a lo mejor sería conveniente que esos vehículos tuvieran un seguro obligatorio en tanto que realmente tienen un precio bastante accesible para cualquier usuario. Usted ha hecho referencia también al registro. Aunque no llevara ningún coste, no estaría mal que se tuviera un registro.

Hay algo sobre lo que han hecho mucho hincapié aquí las asociaciones de víctimas de tráfico, a pesar de lo incómodo que es tenerlo, pero salva vidas, y es el uso del casco. Quisiera saber qué visión tiene usted sobre los vehículos de movilidad personal y el uso del casco, la protección hacia otros usuarios con el seguro obligatorio. Por otra parte, aunque se exige por la noche un chaleco reflectante o la iluminación, hay días muy oscuros en los que yo he visto por Madrid pasear a muchísimos usuarios de patinetes eléctricos con ropa negra y es casi imposible visualizarlos, sobre todo, si hay niebla. Eso no se ha tenido en cuenta. No sé si usted está a favor de que tengan algo de iluminación durante todo el día o algún tipo de chaleco reflectante.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alcaraz.
Por el Grupo Popular, tiene la palabra la señora Gázquez. Cuando quiera.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Gracias, presidente. Buenas tardes.
Por el perfil del compareciente, mis cuestiones se van a centrar en los indicadores y valoraciones que relacionan el estado de las carreteras y la siniestralidad. Este último punto es fundamental para esta Comisión, lógicamente, porque entendemos que este Gobierno está demostrando una desidia total sobre la conservación de infraestructuras.

Señor Romera, usted y yo nos conocemos de mi vida anterior, cuando era presidenta del Colegio de Ingenieros Civiles, sí, y hemos compartido algún foro en el que hemos estado de acuerdo en muchas cosas, lógicamente. Uno de los últimos que yo recuerdo fue en la Universidad Europea, en una mesa que compartimos, y —va a ser mi primera pregunta, por pura curiosidad— usted manifestó que a los sesenta y cinco años había que entregar el carné y que usted a los sesenta y cinco años iba a entregarlo. Yo manifesté lo contrario, yo dije que entendía que a los sesenta y cinco años apenas habíamos empezado la vida. Creo que si tienes plenitud física y psíquica podrás conducir hasta que las pruebas te avalen. Creo recordar que usted manifestó eso y tenía curiosidad por saber si lo había cumplido y había entregado el carné. Pero vamos a lo que realmente nos ocupa en esta Comisión.

Nos gustaría que nos ilustrara sobre su criterio técnico en varios temas que pivotan sobre dos fundamentales, sobre los planes de auditoría y los planes de conservación de carreteras, pero no solo sobre el estado de la propia infraestructura, sino sobre el estado de los elementos propios de la seguridad vial. Desde este grupo proponemos y defendemos sistemáticamente un plan de auditorías que identifique los puntos negros, según la nomenclatura de la DGT, o los TCA, según la nomenclatura del ministerio, pero, insisto, no solo que refleje el estado del firme, de la base, de la subbase, dimensiones de arcenes, sección o trazado que pueda ser mejorado, consideramos también fundamental que se identifiquen los elementos de seguridad vial: señalización vertical y señalización horizontal. Por ejemplo, el deterioro de las pinturas es alarmante en nuestra red viaria, al igual que la falta de visibilidad de muchas señales por carencia de desbroce. Y posteriormente a esas conclusiones de ese plan de auditorías, sería necesario un plan de choque de ejecución de obras como el programado por el ministro Zoido.

Nuestras preguntas se centran en que nos aporte consideraciones sobre los siguientes puntos. Sobre el plan de auditorías, qué periodicidad considera necesaria para su realización y qué tramos y redes de carreteras priorizaría, y exactamente igual para el plan de conservación. He tenido acceso a varios informes sobre la pérdida de valor patrimonial de nuestras infraestructuras, y me gustaría que nos expusiera su opinión sobre ello. Y dentro de las actuaciones concretas y específicas —también lo consideraríamos por orden de prioridades, para poder establecerlo nosotros en nuestras proposiciones— cuáles considera fundamentales: reposición de firmes, relleno de bases instalación de bandas sonoras, eliminación de taludes, revisión de cambios de rasante, recálculo de peraltes o rediseño de intersecciones, entre otras. En todo caso, quedamos a la espera de sus contestaciones.

Muchas gracias.

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 74

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Gázquez.
Para concluir este trámite del turno de portavoces, el señor Ruiz i Carbonell, por el Grupo Socialista, tiene la palabra. Cuando quiera.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: *Moltes gràcies, senyor president.*

En primer lugar, tomamos nota de su intervención y haremos todo lo posible para que sus temores no se vean confirmados, al revés. En todo caso, solo le digo que el director general ya ha comparecido dos veces en esta Comisión y tiene el firme propósito de que esos temores que usted ha manifestado no se confirmen en cuanto a la Estrategia española de seguridad. Además, muchas gracias por los datos que nos ha aportado; nos hubiera gustado tenerlos antes, pero nunca es tarde si la dicha es buena.

Luego, hay otra cosa. Yo he venido aquí a hablar sobre vehículos de movilidad personal, porque es lo que dice la comparecencia: número 6, 18:30, don Andrés Luis Romera Zarza, experto en vehículos de movilidad personal. Entonces, me había preocupado de leer cuatro cosas y alguna noticia y de pensar un poco, y claro, no puedo dejar de hacerle preguntas, al tener un experto como usted delante. Son preguntas muy sencillas. Bueno, si usted hubiera hablado de este tema que tenemos en el orden del día, le hubiera hecho alguna más, porque visto lo mucho que sabe de todos estos temas —es la impresión que me ha dado—, seguro que me hubiera suscitado más preguntas.

La verdad es que cuando oí hablar de todo esto que yo llamo, como se dice popularmente, patinetes —aunque tiene muchos nombres y son cosas diferentes—, cuando se empezaron a popularizar, sin reflexionarlo mucho, me hice firme partidario de ellos, porque me parecía que sustituirían al coche particular —no lo pensé mucho—, que eran menos contaminantes y que eran más ecológicos. Sigo siendo partidario, pero resulta que tengo un vecino que iba andando al trabajo y ahora va en patinete. Parecerá una tontería lo que acabo de decir, pero es que me ha comentado que no es el único de su trabajo y que antes iban andando. Entonces, me ha hecho reflexionar que yo estaba pensando que el patinete sustituiría al coche privado, pero a lo mejor a lo que acaba sustituyendo es a los paseos en ciudades medianas o pequeñas como la mía, yo soy de Tarragona; ya sé que por el acento no se me nota. Entonces, claro, para ir al trabajo o para ir a hacer una gestión al banco o para ir al gimnasio o para ir al teatro o al cine, que en ciudades pequeñas y medianas puedes ir andando, o para hacer cualquier gestión, a ver si va a resultar... Bueno, eso es lo que pensé. Pero, además, si reflexionas un poco más, llegas a la conclusión de que también puede sustituir a las carreras del taxi y a trayectos de metro o de autobús, aunque el metro es ya para ciudades un poco más grandes. ¿Sabe si en los países donde los patinetes circulan desde hace algún tiempo más y, por tanto, ya han podido hacer algún estudio sobre ello, este efecto se produce? Es algo que se me ha ocurrido, y más ahora cuando debido a la pandemia a muchos nos produce una mala sensación ver autobuses o metros o trenes llenos y puede haber una tendencia a eso. ¿Se imaginan montones de patinetes por la calle y autobuses vacíos?

Hay un aparcamiento de bicicletas aquí cerca, en la Carrera de San Jerónimo y, viniendo hacia aquí, he recordado cuando empezó a instalarse el Bicing en Barcelona. Hubo una discusión que no recuerdo muy bien, pero que se basaba en lo siguiente: durante el día, la ciudad de Barcelona es como es, y por la noche había toda una flota de camionetas recogiendo las bicicletas, que estaban en el puerto, en la Barceloneta, en las playas, y repartiéndolas por toda la ciudad. Y se me pasó otra idea por la cabeza: a ver si resulta que lo que vamos a dejar de gastar porque esto es más ecológico lo vamos a acabar gastando con las dichas camionetas. No lo sé, pero en muchas ciudades habrá que hacer eso, porque las ciudades son como son y tienen pendientes importantes.

Después hay otra cuestión, por si podría hacer alguna aclaración sobre este tema. Al mirar esto me he encontrado muchos nombres, todos en inglés —yo tengo una pronunciación horrible en inglés—, como *segway*, *hoverboard*..., en fin, son un montón. ¿Se puede decir que unos sean más seguros que otros de cara a la seguridad tanto del que los utiliza como de los peatones? ¿Tiene usted información sobre eso? O, si hay alguna cosa, ¿me indica dónde la puedo encontrar?

Otra cosa que me tiene un poco preocupado. La nota del ministerio dice que el 11 de mayo es cuando los ayuntamientos ya tendrían que tener toda su señalización adaptada. ¿A usted le parece que los ayuntamientos están haciendo su labor, su trabajo? ¿Habrán tiempo para que lo hagan de aquí a entonces?

Luego hay otra cuestión que también me preocupa: estos vehículos podrán ir hasta 25 kilómetros por hora, ¿no? ¿En otros países se exige algún tipo de curso, carné o algo? Porque, claro, al final si estos van a 25 kilómetros por hora y los coches a 30, total, por 5 kilómetros por hora de más, resulta que unos tendrán carné y los otros no. No sé, a lo mejor resulta que ni conocen las señales de conducir.

owe.DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 75

Para terminar, me he encontrado en más de una ocasión un comentario con esto de los patinetes eléctricos: que no pueden utilizarse en caso de lluvia. En fin, ¿más allá de que pueda estar resbaladizo?, porque, claro, si está resbaladizo el suelo, no.

En todo caso le reitero las gracias por su anterior intervención y por el tono que ha tenido y también por sus respuestas a mis preguntas. *Moltes gràcies per la seva atenció.*

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ruiz i Carbonell.

Para concluir la comparecencia y contestar a las cuestiones o para añadir alguna consideración o algunas reflexiones, el profesor Romera tiene la palabra.

El señor **ROMERA ZARZA** (experto en vehículos de movilidad personal): Voy a ir contestando, si les parece, por orden, y espero no dejarme nada en el tintero, porque han hecho ustedes bastantes preguntas y muy variadas.

Primero, estábamos hablando aquí de una cuestión que no era de la que yo venía aquí a hablar, porque yo venía a hablar de seguridad vial y no de ferrocarriles frente a aeropuertos construidos. Lo que sí que les podría decir es que hay una idea generalizada en todo el mundo de que la distancia para un ferrocarril de alta velocidad son los 600 kilómetros de distancia, es decir, esa es la rentabilidad máxima de un ferrocarril. Cuando pasas de eso ya los tiempos que tú tardas en viajar en avión se compensan con las demoras que tienes en ir al aeropuerto, facturar si tienes que facturar, volver de facturar, etcétera. En este país hemos hecho una política de ferrocarriles. Yo tuve la suerte de participar en el primer ferrocarril de alta velocidad que se construyó —haciendo un tramo en la provincia de Toledo—, que iba de Madrid a Sevilla, cuando tuvimos la Expo de Sevilla, y soy un partidario del ferrocarril. He dado clases de ferrocarriles en la Universidad Politécnica, en la que he sido profesor, y soy un firme defensor de los ferrocarriles, pero hasta su distancia máxima. No contaminan, son rápidos, te permiten trabajar y tienes más espacio que en un avión. Para mí tienen muchas ventajas, pero ya digo que los aviones también son necesarios en su distancia. Ahora, cuando conteste al señor Ruiz, del Grupo Socialista, ya hablaremos de la bicicleta, los desplazamientos a pie y en vehículos de movilidad personal, porque cada cosa tiene también su utilidad.

¿Por qué fallo la 2011-2020? Es la segunda pregunta que me ha hecho. Ya le digo, primero porque los instrumentos para hacer su seguimiento no se pusieron en marcha y, por tanto, no había instrumentos de control para hacerlo; porque los indicadores eran pocos y, cuando se desviaban, no hacíamos una revisión a mitad para corregir lo que teníamos que corregir, y porque muchas de las actuaciones que había que hacer no se hicieron. Ahora entraré en la formación, la educación y el reciclaje. Soy un firme partidario; a lo mejor no me he explicado bien. Lo que he dicho es que en este país he venido oyendo a mis colegas decir que solo con eso éramos capaces de revertir la siniestralidad vial, y yo lo que digo es que no es solo con eso; eso es muy importante, pero no solo con eso. Volviendo a su pregunta, una de las cosas fundamentales en las que ha fallado esta estrategia 2011-2020, ha sido precisamente la incorporación de una asignatura de seguridad vial desde la educación infantil, continuándola luego con la secundaria y la universidad. Le puedo decir que, aprovechando Bolonia, yo incorporé en el plan de estudios —porque tuve la suerte de que en Ingeniería Civil participé en él— una asignatura que todavía se sigue impartiendo, que se llama Movilidad, accesibilidad y seguridad vial, porque mis compañeros tenían que salir a la calle sabiendo lo que era la movilidad, no que se lo contáramos; sabiendo que la accesibilidad es muy importante —y ahora hablaré de ella cuando hablemos de los desplazamientos a pie, en patinete y en bicicleta— y la seguridad vial también. Por lo tanto, soy un firme defensor de la educación y la formación. Primero educamos, luego formamos y luego reciclamos, y eso no lo estamos haciendo. Esta estrategia había incorporado que se iba a fomentar e impulsar la educación como asignatura desde abajo, y no se ha hecho. He dicho que soy un defensor del sistema seguro, porque es una implementación que a corto y a medio plazo nos puede salvar vidas. La educación, la formación y el reciclaje son a largo plazo, y hemos perdido ya mucho tiempo. Cuando nosotros sembremos, para recoger esos frutos tienen que pasar por lo menos tres quinquenios, quince años, y no podemos esperar quince años porque esta estrategia se nos va. Eso no lo tenemos que abandonar. Una de las ideas que les he puesto ahí, en las actuaciones fuertes para esto, es educación, formación y reciclaje, porque yo soy un firme defensor de esto, pero esto es a largo plazo, y tenemos que implementar medidas a medio y a corto plazo para que esta estrategia consiga de verdad sus frutos y no sea como esta otra estrategia que, desde mi punto de vista, ha sido fallida, y lo ha sido básicamente por esos motivos. No sé si le he contestado suficientemente a la pregunta.

cve DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 76

Ya le he contestado también al tema de la formación y educación que me decía usted. Es fundamental. Desde abajo, vamos a sembrar el arbolito y vamos a regarle para que vaya creciendo, y cuando llegue arriba seguramente el sistema se muere ya él solito, porque el factor humano está educado. ¿Me explico? Pero no lo hemos hecho todavía. Entonces, esa es una medida que tenemos que tomar. Pero vamos de verdad a apostar, porque luego, cuando llegan las leyes pasa como la seguridad vial. Aquí se personalizan las leyes de los partidos, y la educación tiene que ser una cosa de todos. Nos tenemos que poner en una ley de educación, y ya han visto ustedes las leyes que han pasado por este país. No quiero entrar en ellas, porque es un tema suyo, pero visto desde la calle, eso es inaudito, porque, desde mi punto de vista, educación, seguridad vial, sanidad y seguridad son derechos de todos y nos tenemos que poner de acuerdo en ellos, porque es lo que nos va a dar el futuro; luego, medioambiente, claro. Espero que le haya contestado.

Voy a contestar luego a lo otro. He hablado de las auditorías, sobre todo en infraestructuras de carreteras, porque ahí es donde tenemos el mayor porcentaje de fallecidos y heridos graves, más que en la vía urbana. Pero yo vengo preconizando desde hace muchísimo tiempo que no tenemos que hablar solo de planes urbanos sostenibles, es decir, planes de movilidad urbana sostenible, sino que tenemos que hablar de planes de movilidad urbana, sostenibles y seguros. Entonces, tenemos que incorporar la seguridad. Porque nosotros empezamos haciendo unos planes de seguridad vial urbana y los abandonamos también. Esta estrategia dijo que había que ponerlos en marcha. Se creó una guía tipo para hacerlos, cuatro ayuntamientos los hicieron y ahí se quedó muerto. Si de verdad estamos en los planes urbanos de movilidad sostenible, incorporemos la seguridad, porque, como ya he dicho muchas veces, para mí es muy importante el medio ambiente, pero lo son también las personas. Si conservamos el medio ambiente, lo perpetuamos, y perpetuar el medio ambiente es dejárselo a la siguiente generación como mínimo como nos lo hemos encontrado. Eso es la sostenibilidad. Eso es muy importante porque, además, nos va a evitar enfermedades pulmonares, de oído por el ruido, etcétera. Todo lo que sea contaminación atmosférica o acústica tenemos que estar peleando por ello, pero la seguridad también.

Tenemos que incorporar a los planes de movilidad urbana sostenible, los PMUS, lo que yo llamo 'pmusys', que son planes de movilidad urbana sostenibles y seguros, y llevo luchando mucho tiempo por ellos. Porque ya hemos visto que cuando hemos hecho, por un lado, planes de seguridad vial urbana y, por otro lado, los planes de movilidad urbana sostenible, uno se ha muerto. Entonces, incorporémoslos. Y una parte importante para esa seguridad urbana son las auditorías de seguridad vial urbanas. Son un instrumento fundamental, porque nos van a permitir descubrir en las ciudades dónde tenemos la problemática de la siniestralidad, con los usuarios vulnerables, porque son verdaderamente el grupo de riesgo que tenemos en las ciudades —bicicleta, peatón y ahora vehículos de movilidad personal, básicamente—, los ciclomotores y, en menor medida, las motos, porque el problema con las motos lo tenemos en las carreteras convencionales, que es donde fallecen y están los heridos graves. Son importantísimas las auditorías de seguridad vial urbana, desde mi punto de vista, pero para incorporar precisamente esa pata que le falta a los planes urbanos de movilidad sostenible, que es la seguridad, y hay que incorporarlos y, desde luego, no dejarlos en el cajón, porque estoy harto de colaborar en planes que se hacen, se anuncian en prensa y luego se van al cajón, porque, claro, hay que implementar las actuaciones y no hay dinero para implementarlas. En este país nos estamos haciendo trampas al solitario, y eso es lo peor que hay, porque puedes hacer trampas jugando al póquer para llevarte una pasta, pero hacerte trampas a ti mismo me parece lamentable.

Los VMP. Agradezco las palabras que me definen como un experto. Llevo tiempo trabajando en este asunto, desde que oí hablar de ellos. Este no es un fenómeno español ni europeo, es un fenómeno estadounidense. En Estados Unidos empezaron a tener un problema hace casi seis o siete años, o sea, yo ya veía venir esto. Hemos tenido problemas con los usuarios vulnerables de la bicicleta, que tenían que pedalear hasta que llegaron las bicicletas de pedaleo asistido, imagínense poner en la calle un vehículo que puede coger los 25 kilómetros por hora. Ese es un usuario vulnerable y encima veloz. Me recordaba a los dibujos animados aquellos del Coyote y el Beep Beep, en los que nunca cogía el Coyote al Beep Beep porque era más listo que él y además corría como un condenado. Pues esto es lo mismo, un vulnerable montado en un patinete. Hay que legislarlo bien. Ya por fin hemos conseguido que se haga algo, que es decir por donde no pueden circular los patinetes, pero ahora habría que decir por donde pueden circular, porque yo, en esta primera aproximación a la regulación, no he visto que digan que pueden ir por los carriles segregados, que es por donde deberían ir.

cve: DSCD-14CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 77

Lo primero que yo haría sería decir: ¿quién se puede montar en un patinete? Pues, lo que con cualquier otro vehículo motorizado, aunque esté limitado a 25 kilómetros por hora, porque, claro, de 25 a 40 kilómetros, que es el siguiente salto, ya se tienen que demostrar unas aptitudes, porque se entra en una categoría superior, pero ¿qué pasa, de 6 a 25 kilómetros? De 0 a 6 kilómetros se llaman juguetes, pero de 6 a 25, ¿qué pasa? ¿No se acredita nada? Yo creo que hay que acreditarlo por el bien de dos colectivos que para mí son muy importantes y que ahora están sufriendo muchísimo. Uno son las personas mayores, que las vamos a ver. No sé qué edad tendrá ese vecino suyo, pero vamos a ver a personas de mi edad; luego voy a contestar con respecto al carné y a los sesenta y cinco años. Volviendo a lo que estamos hablando, tenemos que demostrar unas aptitudes de conocimientos y unas aptitudes de destreza por el bien de las personas que se montan en esos patinetes. Para mí eso es lo importante. No podemos poner en la calle a una persona que, por sus condiciones físicas, no tiene equilibrio y no ha demostrado una destreza, y tampoco podemos poner a un chavalín. Nos tenemos que poner de acuerdo en dónde cortamos, es decir, si se los damos con quince años, con dieciséis o con diecisiete. Lo normal en toda Europa y en el mundo es que la edad mínima para que uno pueda circular con un vehículo de movilidad personal, con un patinete de los que hablaba usted, esté entre los quince y los dieciséis años. Nos tenemos que poner de acuerdo, pero, en cualquier caso, cortemos en los quince o en los dieciséis, esta educación vial que no les hemos dado desde abajo tenemos que dársela ahora. Yo soy partidario de que se les den unos cursos, unas horas, no muchas —estoy hablando de tres o cuatro horas, no necesitamos más—, donde se les enseñe seguridad vial, las señales, las preferencias en las intersecciones, cómo hay que circular en una glorieta, etcétera. Una persona que tenga un carné de otro tipo ya conoce eso, en teoría, pero luego hay que demostrar destreza, porque estos chavales son de goma, como lo éramos nosotros. A mí ya casi se me olvida, pero yo antes me caía y no me pasaba nada y ahora me caigo y... Los chavalines son de goma, pero nosotros, con una cierta edad ya no somos de goma, vamos perdiendo elasticidad con los años, por lo que hay que demostrar la habilidad en un circuito. Yo el otro día vi uno que tienen en Cheste, una especie de parque infantil de los que la DGT empezó a montar y que luego no lo ha conservado adecuadamente, como debiera de ser, seguramente por falta de fondos. Todos ustedes hablan del mantenimiento. ¿Qué pasa, construimos y luego qué? Es como si uno se compra el mejor Geyperman, aquel que era de hierro, y luego lo deja en casa a la intemperie. Pues no, lo guardaba en la mejor cajita y cerca de él, lo cuidaba como si fuera un hijo. Pues eso tenemos que hacer con todo lo que construimos, saber que no solo es construirlo, sino luego conservarlo y mantenerlo. Por tanto, contestando a los dos grupos, lo primero para mí es formación y acreditación de la destreza y de los conocimientos. No hace falta un examen, sino darles un curso donde puedan adquirir esas dos cosas. Por un lado, conocimientos técnicos y, por otro, destreza y ya los tenemos en disposición del patinete.

¿Qué es lo primero que haría yo? Porque aquí sí que hemos hablado de qué no pueden hacer. No pueden conducir con móvil, no pueden conducir drogados, no pueden conducir beodos, etcétera. Si yo veo una actitud de una persona que no es adecuada y le hago una foto, ¿cómo identifico ese patinete? ¿Con una pegatina de un código de barras? Tendremos que matricularlos. Yo soy partidario que se matriculen, como en los años sesenta estaban las bicicletas. Y soy partidario también de matricular las bicicletas para que, si queremos utilizar un indicador como el que he dicho antes, sepamos cuál es el parque móvil. No hace falta que paguen impuestos, sino únicamente que los ayuntamientos les pongan una chapa. Pues a los patinetes yo les pondría una chapa.

Afortunadamente, con lo que hemos legislado, ya sabemos que los patinetes van a cumplir todas las prescripciones técnicas que tienen que cumplir. Eso quiere decir que, desde el punto de vista de la seguridad del propio patinete, va a estar acreditado por un sello de la UE. Esto es, que voy a coger el patinete y una rueda no se me va a quedar por el camino la primera vez que salga, porque nos van a asegurar que el ensamblaje y los materiales utilizados para construir este patinete son los adecuados. Por tanto, ya tenemos a la persona adecuada, un instrumento que en teoría tiene unas condiciones de calidad que nos han garantizado unos ensayos que se han hecho y una identificación, y ahora ya nos montamos en él. ¿Y qué tenemos que hacer? Pues lo primero que tenemos que hacer es evitar los accidentes. ¿Y cómo evitaríamos los accidentes? Pues no dejando que el patinete se mezcle con vehículos que van a 50 kilómetros por hora. Tienen que ir a 30 —ya lo han dicho—, y por las aceras no pueden ir, porque la diferencia de velocidad con respecto a los peatones es la misma que ellos tienen en relación con otros vehículos. ¿Por qué no van por carriles segregados? La solución de la seguridad vial de los ciclistas en las ciudades y de estos vehículos de movilidad personal es un problema que se nos viene encima, queramos o no —cuando me toque contestarle, hablaremos de a pie, en bicicleta o en vehículo de

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 78

movilidad personal—, y tendremos que hablar de que preferentemente vayan por carriles segregados. Debemos hacer de verdad una política de carriles segregados, porque hacer una política de carriles segregados no es pintar un 30 en el pavimento y el símbolo de una bicicleta. Eso no es segregar. De verdad, de verdad, tenemos que segregar. A mí me han dicho muchas veces: Bueno, segregamos, pero ¿de dónde sacamos el espacio? De las aceras, no. Me hubiera gustado que alguien me hubiera preguntado por qué no he hablado de los itinerarios peatonales seguros, porque eso es fundamental para nuestros mayores. Les recuerdo que hay estudios que dicen que en los años cincuenta casi el 50 % de la población —entre el 40 y el 50 %, dependiendo de los estudios— va a tener más de 65 años. Hayan entregado o no el carné de conducir, los van a tener y van a ser peatones, con lo cual tendremos que habernos asegurado itinerarios peatonales seguros, como yo digo, y accesibles, porque hay otra figura, personas víctimas, heridos graves y otros discapacitados, que, desgraciadamente, han nacido así o con carencias, como puede ser una ceguera, y no estamos pensando en esos itinerarios accesibles para ellos. Este COVID yo creo que va a cambiar los hábitos de desplazamiento y, afortunadamente, vamos a andar más, porque hemos echado tanto de menos salir a la calle que, ahora, ese síndrome va a hacer que nos volvamos peatones. Ya es hora de que de verdad, de verdad pensemos en los itinerarios peatonales seguros para todos aquellos usuarios vulnerables, y los vehículos de movilidad personal y las bicicletas son vulnerables. Yo haría una política de verdad, de verdad de carriles segregados para que puedan circular por ahí y no se mezclen con el tráfico, porque sacándolos del tráfico conseguiremos que no haya accidentes. Si nos ponemos de acuerdo sobre por dónde no pueden circular y por dónde deberían circular preferentemente, ya estamos en disposición de ponernos a circular.

Tenemos la formación, tenemos un patinete identificado, que además tiene calidad suficiente y no se puede dopar, porque, claro, esa es una de las primeras cosas que nos tienen que asegurar, que no se dopa. No podemos leer la noticia de que un señor iba en patinete a 90 o 100 kilómetros por hora porque había dopado el patinete. Si nos aseguramos de que tenemos esas circunstancias, vamos a montarnos en él. ¿Y cómo nos tenemos que montar? Con casco. Europa ya ha dicho que en la Estrategia 2021-2030 una de las cosas fundamentales que hay que hacer es intentar que todos los usuarios de bicicletas lleven casco; todos los usuarios, no hasta dieciséis años. Todos los usuarios, tengan la edad que tengan, deben llevar casco tanto en los tramos urbanos como en los interurbanos, porque ya saben que se pueden evitar el 60 o el 70 % de las lesiones craneales, que pueden dejar a una persona fallecida o herida grave. Por tanto, si Europa lo está diciendo, sabiendo que algunos países tienen legislación sobre el casco y otros no, vamos a legislar con casco siguiendo las recomendaciones de Europa y vamos a poner casco a los ciclistas y se lo vamos a poner también, con mayor motivo, a los vehículos de movilidad personal. Esa es mi idea. Deberían ir con un casco, como mínimo, y con un chaleco reflectante o con algo reflectante, que pueden ser unas bandas o lo que sea, porque si las condiciones atmosféricas varían o las condiciones atmosféricas son las del norte de España o las del centro de la meseta del Ebro —si hay alguien aquí de allí, conocerá las nieblas que se meten por ahí en algunos sitios—, nos podemos encontrar con que a las doce de la mañana no se ve nada. Por tanto, habría que colocarle un chaleco reflectante y que no se lo quite nunca. Es como el cinturón de seguridad en el coche. Nos lo ponemos vayamos a 10 kilómetros por hora o a 110. Sabemos que nos lo tenemos que poner. Pues con el chaleco reflectante pasa lo mismo, puesto desde que sales de casa; el casco y el chaleco reflectante.

Luego, que los padres o los tutores no tengan que responder por esas personas si tienen un accidente. Tenemos que hacer un seguro de responsabilidad civil para que esas personas puedan circular sabiendo que sus tutores o sus padres no van a responder por un posible accidente del que hayan sido culpables. El seguro para mí es otra cosa fundamental. Si conseguimos eso, creo que estamos haciendo una buena legislación de los patinetes, porque es un problema que el mismo director del observatorio señalaba al aludir a un estudio de Línea Directa, que recogía que en 2018 había ya aquí 2,2 millones de vehículos de movilidad personal. Yo me empecé a preocupar por este asunto cuando llamé al diario *Marca* —que hizo una campaña de patinetes precisamente a finales de 2017, por la que conseguías un patinete a un precio muy económico comprando el periódico durante treinta días— y pregunté cuántos suscriptores habían pedido el patinete y se me contestó que un cuarto de millón de personas, y yo pensé: ¡ja que se nos viene encima solo en Navidades! Por tanto, es un problema al que o le damos un tratamiento de una criatura nueva, de verdad bueno desde el principio, o se nos va a ir de las manos y luego vamos a tener que hacer en lugar de políticas preventivas, políticas sanitarias; pues, antes de poner la tirta, vamos a intentar no tener heridas. Esto en cuanto a los vehículos de movilidad personal.

cve: DSCD-14CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 79

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego un poco de síntesis, señor Romera, para ir terminando.

El señor **ROMERA ZARZA** (experto en vehículos de movilidad personal): Venga, voy a hacer una síntesis.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El señor **ROMERA ZARZA** (experto en vehículos de movilidad personal): En cuanto al carné a los 65 años. Yo sí he dicho lo de los 65 años en el sentido de que si no estaba en condiciones de circular, entregaría el carné a los 65 años, porque aquí tenemos un problema, y es que los fallecidos y los heridos graves, si los dividimos por el rango de edad tanto de conductores de esa edad o de población de esa edad, nos sale el ratio relativo más alto, y ahí tenemos un problema que estamos ocultando, que son los conductores mayores de 65 años. Si no estoy en condiciones, lo entrego. Pero ¿quién tiene que decir que estoy en condiciones? ¿Los test psicotécnicos que se hacen? Tenemos casi tres mil empresas que se dedican a eso, según el último estudio de 2019. ¿Qué inspecciones les hacemos? Yo he visto por ahí que la DGT tenía un propósito, que no sé si cumplirá porque no he logrado el dato, de hacer dos inspecciones al año a cada centro, pero es que además hay un 5% de empresas que se dice que son ilegales, según noticias de prensa, que se sabe que están ahí sin cumplir los requisitos para que la DGT te dé la apertura. Por tanto, todos hemos pasado por ahí y sabemos cómo se hacen las cosas. Esa no es la solución. ¿Está la solución en la familia? No, se ha visto que no, ni la familia ni el médico de cabecera son capaces de conseguir que esa persona reconozca que no está en condiciones de conducir.

Entonces, ¿quién lo tiene que hacer? Pues un reciclaje y una prueba, es la única manera. Pero también podríamos hablar de los 65 a los 70 porque antes uno se jubilaba a los 65 y ahora se jubila a los sesenta y muchos, y una persona puede argumentar que hasta que no se jubile no le pueden quitar la herramienta de trabajo, que es un argumento irrefutable, pero cuando usted ya se ha jubilado, esa herramienta de trabajo, como es el coche, ya no es tan necesaria y, por tanto, vamos a ver si usted se ha reciclado y si está en condiciones de conducir. Además, si somos capaces de cambiar estos vehículos con los sistemas activos que les he dicho antes, vamos a tener que reciclar a los conductores porque hay muchas personas que para un vehículo de estos, que parecen el coche fantástico, no están preparadas y si tenemos que reciclar a personas entre los 18 y 65 años, con más motivo a los mayores de 65 años, porque esos ataúdes con ruedas que les mencionaba están mayoritariamente en las poblaciones rurales y en manos de personas mayores, que cuando salen a la carretera a la falta de reflejos se une un vehículo que no reúne todas las medidas de seguridad necesarias y se produce lo que se produce. Es relativamente el grupo más peligroso.

En cuanto a planes de auditorías y planes de conservación, soy total y absolutamente partidario de los planes de auditorías. Pero, desgraciadamente, los planes de auditoría en este país nos vamos a hacer cada vez menos porque vamos a hacer cada vez menos proyectos nuevos, por lo que tendremos que hablar de planes de inspecciones de seguridad vial, es decir, las inspecciones de seguridad vial. Hay que auditar la carretera y tenemos que empezar por aquellas carreteras que más puntos calientes tienen, es decir, el concepto ya no es punto negro, que se abandonó en 2014 por la DGT, y por eso en estos datos que les he citado hay un indicador anterior que no he podido seguir, que eran los puntos negros, porque ya en 2014 se abandonó este concepto. El Estado ha estado trabajando desde hace mucho tiempo con los tramos de concentración de accidentes, pero, ahora, con esta nueva estrategia que tenemos, lo importante son las víctimas y los heridos graves, por lo que tenemos que identificar en las carreteras los puntos o los tramos donde se nos están produciendo mayoritariamente los heridos graves y los fallecidos, y eso es lo que en la nueva estrategia se van a llamar puntos calientes. Tenemos que identificar esos puntos calientes o esos tramos calientes, y eso solo lo podremos hacer con unas inspecciones de seguridad vial. Por tanto, tendremos que hacer un plan que no tiene que ser ni anual ni bianual ni nada, tenemos que empezar y acabar cuando acabemos con los casi doscientos y pico mil kilómetros de red que tenemos, es decir, tenemos que empezar y acabar con ellos cuando acabemos. Eso es fundamental. El plan de inspecciones de seguridad vial tenemos que empezarlo y terminarlo cuando acabemos con toda la red, y no podemos solamente ceñirnos a la red transeuropeas, a las autopistas y a aquellas que unen las ciudades importantes, sino que tenemos que extenderla también a los cabildos, a las diputaciones, a las comunidades autónomas y por supuesto a las travesías y calles de ciudades, pero esas se incorporarán dentro de los planes de movilidad urbana sostenible y segura.

cve: DSCD-14-CO-308

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 80

Respecto de los planes de conservación, evidentemente vamos a tener que hacer planes de conservación y mantenimiento en este país porque la red está perdiendo el valor patrimonial porque no hemos invertido lo que la Estrategia de Seguridad 2011-2020 decía que íbamos a invertir, es decir, como mínimo en mantenimiento de carreteras y conservación el 2% de su valor patrimonial y no lo hemos invertido en estos años. Esto ha provocado que se nos hayan ido deteriorando las marcas viales tanto horizontales como verticales. Ahora es el momento de invertir. ¿Por qué? Porque este nuevo vehículo, con los sistemas activos que se nos vienen encima, va a necesitar unas marcas viales y una señalización vertical distinta para que el coche lo identifique. Por tanto, es el momento de que hagamos una inversión y de que redundemos a nuestro favor todo lo que no hemos hecho anteriormente.

Los sistemas de contención son fundamentales y hay que poner sistemas de contención donde falten porque, como digo, con sistemas de contención salvaríamos de un plumazo y a corto plazo muchísimas vidas y evitaríamos muchísimos heridos graves al impedir que el coche se saliese fuera. También tendremos que ver, aprovechando el mantenimiento que hacemos, los tramos de adelantamiento en las carreteras convencionales, que es otro punto con los choques frontales que también tenemos que estudiar porque es muy importante.

Respecto de los vehículos de movilidad personal, creo que he contestado a casi todo. Le voy a hacer dos reflexiones rápidas, y con esto creo que terminamos. En cuanto a si va a sustituir al autobús o al taxi, creo que va a ser complementario, no los va a sustituir. La ventaja que tiene el vehículo de movilidad personal respecto de una bicicleta es que es plegable, se mete en una bolsa y uno se monta en el metro o en el autobús y va mucho más cómodo que con la bicicleta porque además lo lleva en una bolsa y por su peso no los va a sustituir. Lo vamos a seguir utilizando, y además va a tener una edad, es decir, si me pregunta sobre cuál va a ser mayoritariamente el rango de edad de los usuarios que lo va a utilizar, creo que va a ser desde los 15 años, si ponemos aquí el tope, hasta los 20, 22, 23 años. Ahí va a estar el rango porque posteriormente se cambia a otro tipo de vehículo, salvo que se imponga, es decir, si en un plan de transporte a las empresas, de estos que estamos ahora generando, o en un plan de seguridad laboral se potencia que en vez de tener un autobús lanzadera que vaya al polígono se vaya en patinete, lo veremos, porque además el patinete, por la tensión que tiene, tiene una distancia de recorrido, al igual que los paseos a pie tienen otra. En todos los estudios que se han hecho se dice que los paseos a pie como mucho van a tener una distancia entre 5 y 6 kilómetros de distancia, que puede ser mayor si la persona no está embarazada o no va con un carrito de niño, que es menor distancia, y si es una persona más joven aguantará más tiempo y si es una persona mayor aguantará menos, es decir, que cada cosa, como decía antes de los aviones o de los trenes, tiene su utilidad y su distancia.

¿Cuáles son más seguros? No lo sé, los vulnerables son todos vulnerables, por lo que dentro de los propios patinetes no le diría que unos son más seguros que otros, yo le diría que unos son más estables que otros. Los *skywalk* que usted ha mencionado, estos que tienen las dos ruedas, son más inestables que un patinete normal, y además como los que van a venir se han educado con el patinete de tracción animal, como yo digo, se van a adaptar mejor a ese patinete que al otro, por lo que yo no hablaría de seguridad sino de utilidad. Creo que he contestado a todo.

El señor **PRESIDENTE**: Yo creo que sí, señor Romera. Muchísimas gracias por su comparecencia. Muchísimas gracias, señorías, por su colaboración en esta intensa jornada. El señor Romera se va, pero a nosotros nos queda un poco más de tiempo para concluir seguramente nuestra jornada de trabajo, cada uno en su despacho o en otras actividades.

Muchísimas gracias a todos y buenas tardes.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y cuarenta minutos de la tarde.

ove: DSCD-14CO-308



CORTES GENERALES
DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
COMISIONES

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 328

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JUAN JOSÉ MATARÍ SÁEZ

Sesión núm. 9

celebrada el jueves 18 de marzo de 2021

Página

ORDEN DEL DÍA:

Decaído del orden del día:

Pregunta:

- Descripción de sus características que se adquirirán en el Programa 132B-SuperProyecto 2010 16 101 2021 por un importe total de 650,00 miles de euros en el presupuesto del organismo autónomo 101-Jefatura Central de Tráfico, del Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/029246)
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
BOCG, serie D, número 236, de 9 de marzo de 2021 PDF (Número de expediente 181/000785) 2
- Comparecencias con ocasión del programa de trabajo sobre la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030. Por acuerdo de la Comisión sobre Seguridad Vial:
 - De la señora Vergara Román (coordinadora general de Concibi). (Número de expediente 219/000423) 2
 - Del señor Triviño Fernández (en representación de Mesa Española de la Bicicleta). (Número de expediente 219/000424) 2
 - De la señora Alonso de Arriba (vicepresidenta de Plataforma Motera para la Seguridad Vial). (Número de expediente 219/000425) 18
 - Del señor Riaño Sebastián (secretario general de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas, Anesdor). (Número de expediente 219/000426) 18

cve: DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 2

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 cuatro y cinco minutos de la tarde.

DECAÍDO DEL ORDEN DEL DÍA:

PREGUNTA:

- DESCRIPCIÓN DE SUS CARACTERÍSTICAS QUE SE ADQUIRIRÁN EN EL PROGRAMA 1328 SU PROYECTO 2010 16 101 2021 POR UN IMPORTE TOTAL DE 650.00 MILES DE EUROS EN EL PRESUPUESTO DEL ORGANISMO AUTÓNOMO 101-JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO, DEL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2021 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/029246). AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)
BOCG, SERIE D, NÚMERO 236, DE 9 DE MARZO DE 2021. PDF (Número de expediente 181/000785).

COMPARENCIAS CON OCASIÓN DEL PROGRAMA DE TRABAJO SOBRE LA ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD VIAL 2021-2030. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL.

- DE LA SEÑORA VERGARA ROMÁN (COORDINADORA GENERAL DE CONBICI): Número de expediente 219/000423).
- DEL SEÑOR TRIVIÑO FERNÁNDEZ (EN REPRESENTACIÓN DE MESA ESPAÑOLA DE LA BICICLETA). (Número de expediente 219/000424).

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías.

Comenzamos la sesión para contestar la pregunta oral procedente de pregunta escrita. El Gobierno ha comunicado la imposibilidad de comparecer por motivos de agenda para contestar la pregunta oral procedente de pregunta escrita —ya lo hemos sustanciado además en la reunión de la Mesa previamente—. Por tanto pasamos directamente al punto segundo del orden del día.

Vamos a celebrar hoy en la Comisión las comparencias previstas dentro del programa acordado con ocasión de la elaboración que hace el Gobierno en esta fecha de la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030 y vamos a recibir a asociaciones que trabajan en el ámbito de dos de los grupos más vulnerables en el tráfico, como es el caso de ciclistas y motoristas que junto con peatones y personas mayores representan desgraciadamente más del 50% de los fallecidos por siniestros viales en España. Dividiremos las comparencias en dos bloques, ciclistas por un lado y motoristas por otro. Intervendrán cada uno de los comparecientes por un tiempo aproximado de veinte minutos; a continuación los portavoces de los grupos por un tiempo de seis minutos, que lo distribuyen en una o en dos intervenciones para cada compareciente, como cada grupo decida. Solo les pido que lo comuniquen a la Mesa para ordenar el debate y dar la palabra correctamente. Cerrará la comparencia, por un tiempo de diez minutos, también aproximadamente, cada uno de los comparecientes, y todo ello dentro de la flexibilidad que nos permita que a las 17,45 debemos recibir a los siguientes comparecientes y por educación debemos intentar mantener este horario.

En primer lugar, recibimos a la coordinadora en defensa de la bicicleta, CONBICI, constituida formalmente en 1992 y que reúne a casi setenta asociaciones y colectivos de ciclistas de toda España, y pertenece a la Federación Europea de Ciclistas. En su nombre comparece, y agradecemos mucho la asistencia de doña Laura Vergara, que tiene la palabra. Muchas gracias y bienvenida.

La señora **COORDINADORA GENERAL DE CONBICI** (Vergara Román):

Muchas gracias. En primer lugar devolver el agradecimiento a la invitación a aportar nuestro punto de vista a la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030.

En primer lugar entendemos el derecho a la movilidad como el de acceder a los bienes y servicios que ofrece un territorio, y no solo nos vamos a fijar aquí en los medios que utilizamos para ello. Es importante

ove.DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 3

la visión que nosotros tenemos de la bicicleta y es que es una aliada en la crisis sanitaria, parte de la solución ante la crisis medioambiental y tiene un gran potencial en la crisis sistémica socioeconómica en la que vivimos. Sin embargo, sentimos que siendo una herramienta con tanto potencial no se nos ponen facilidades sino, en ocasiones, trabas. Nuestra preocupación aspira a una mejora sustancial de la calidad de vida urbana y de la movilidad saludable en beneficio del conjunto de la sociedad, no solo de nuestro colectivo.

Nuestra estructura es fundamentalmente voluntaria y tiene como misión apoyar, representar y defender ante las entidades públicas y privadas los derechos y los intereses de las personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte o de forma diversa, aquellas que potencialmente la incorporarán a su movilidad en el futuro, que son más de las que somos ahora. Nuestro fin es lograr implementar medidas normativas, infraestructuras y todo aquello que fomente una cultura ciclista lo más diversa posible.

¿Cómo vemos la seguridad vial actual, cómo nos gustaría que se entendiera y qué objetivos pensamos que debería pretender? Debería ir de personas, de salvar vidas, de contribuir a su calidad de vida en el espacio público; ninguna persona debería sufrir daños para su integridad por el hecho de desplazarse en el espacio público. El objetivo va, pues, más allá de sobrevivir al tráfico a motor; nuestra aspiración es alcanzar un alto grado de satisfacción no solo en el acto de moverse sino en el de llegar a los destinos y satisfacer tanto nuestras necesidades e intereses como las de aquellas personas que requieren cuidados. Nuestras ciudades no están permitiendo esa movilidad autónoma de la infancia, por ejemplo; las personas mayores están presentando una alta siniestralidad y las vías no están adaptadas y pensadas para un individuo tipo varón, adulto sin mermas en sus capacidades, con una capacidad variada y con un automóvil en propiedad. España parece estar, y de hecho lo está, entre los países con un menor uso de la bicicleta, y esto tiene mucho que ver con el resultado que obtenemos en seguridad vial. Hay datos que indican que parecemos modélicas en haber reducido la siniestralidad mortal pero también que todavía hay mucho margen de mejora. Todavía no tenemos acceso al borrador de la estrategia de seguridad vial pero sí que hemos asistido esta mañana a un grupo de trabajo de formación y en él parece que los principios que se están planteando desde la Dirección General de Tráfico coinciden en gran medida, pero también parece ser que en los objetivos estamos dispuestos a que en la próxima década puedan morir 7500 personas directamente en siniestros viales. La visión cero para 2050 no puede esperar. Si lo que queremos es reducir de forma drástica los accidentes debemos pensarlas ya. Las medidas para reducirlos no van a ser las mismas que para eliminar y erradicar dicha siniestralidad; por lo tanto, si la prevención no va a ser accidental, y así lo tenemos que planificar, no esperemos.

¿Cuáles son las barreras que nos impiden pensar o poner sobre la mesa esa visión cero? ¿Es la economía, es la velocidad, es la libertad de ir en coche? Nos parece que no debe esperar, así que no podemos dejar una generación perdida y debemos pensar en hacerlo ya. Detrás de cada siniestro vial, además de las personas implicadas directamente hay una responsabilidad técnica y política de quien diseñó o quien consintió un modelo de ciudad de vía de regulación de tráfico que es corresponsable de esos siniestros. Para ello debemos pensar en crear un sistema vial seguro. Nuestra sorpresa crece todavía más cuando en prensa se está señalando que las muertes prematuras y la pérdida de años en salud es muy superior, más de nueve veces, debido a la contaminación atmosférica, que tiene mucho que ver con la salud vial, más allá de la siniestralidad vial que incluiría ambas perspectivas. Parece que la casuística de la seguridad vial está cambiando, que empieza a preocupar la situación de las personas más vulnerables, pero, ¿qué está pasando y que criterios se nos aplican como colectivos vulnerables? A no ser que dejemos de circular en el espacio público, como ha pasado con la infancia que ya no circula de forma autónoma, muchas de las medidas lo que pretenden es imponer la responsabilidad de la accidentalidad sobre nosotras y no sobre los riesgos. Para eso vamos a hacer un símil con uno de los principios que aplica la Ley de Prevención de Riesgos Laborales que establece una prioridad de las medidas. En primer lugar, eliminar los factores de riesgo, que en nuestro caso está claro que es el tráfico motor, principalmente el coche y la velocidad que se permite a este vehículo. En segundo lugar, vendrían todas aquellas estrategias de protección colectiva y en último lugar las protecciones de carácter individual, que parece ser que son las que más se nos aplican y se nos imponen. También hemos oído en repetidas ocasiones que la seguridad vial empieza cumpliendo el código de circulación, pero también hay cifras que indican que entre el 35 y el 50% de los siniestros graves no consta que haya una infracción de tráfico. Por tanto, la ley y el reglamento de tráfico son mejorables y parece que las modificaciones no están siendo suficientemente radicales. Llevamos cien años adaptando las ciudades al coche, creando una cultura del uso del coche que hizo nuestros territorios más dependientes, y es hora de revertir ese proceso: recuperar

cve: DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 4

la ciudad para las personas y el espacio público. Para ello necesitamos un cambio radical y que va más allá de la seguridad vial, con cambios en urbanismo, infraestructuras, legislación, no todo va a ser consecuencia de la violencia vial, que podrían ser los programas de educación, que también serán importantes o los sistemas de sanción. Hemos visto quien gana, quien pierde y creemos que la siniestralidad por lo tanto es multifactorial y deberemos actuar sobre esos factores y no sobre esas consecuencias.

Nos preocupa que dada la importancia social, ambiental y también económica de la seguridad vial, las medidas aplicadas no sean suficientemente evaluadas, así que hemos visto que el planteamiento de esta estrategia conlleva una evaluación, veremos cuán profunda es, y sobre todo qué capacidad tienen esos procesos de evaluación de generar cambios o de redirigir la estrategia para que sea más efectiva, más práctica y no tenga un carácter proteccionista sino prevenciónista. Los países más seguros vialmente apuestan por un cambio de modelo claro en el que el interés se centra en conseguir un sistema vial que compense que por los errores y las conductas humanas inapropiadas no deriven en un siniestro grave, y en eso Dinamarca, Alemania o los Países Bajos tienen leyes particularmente implacables con el conductor que es el que genera el riesgo. Está en manos de sus señorías que esta nueva etapa normativa y estratégica ponga las bases de ese sistema.

Por tanto, para nosotras el objetivo es que los diversos colectivos sociales puedan estar en y circular por el espacio público en condiciones de salud para toda la población, de alcanzar cómodamente sus destinos, priorizando para ello la movilidad activa y el transporte público. La seguridad vial, pues, trasciende a esa gestión del tráfico, como comentaba antes, para integrar también la planificación, la gestión de los datos, las normativas educativas, ambientales, de salud, los modos de desplazamiento. Vamos a dar un salto.

¿Cómo pensamos que debería ser tratada la bicicleta dentro de la estrategia de seguridad vial y en la necesaria nueva ley de circulación y seguridad vial? La bici es el modo de transporte más eficiente en entornos urbanos, es saludable y además favorece la calidad del aire y, por lo tanto, de nuestro entorno. Además, los servicios ciclistas, muy diversos, formación, cicloturismo, trabajo, ciclogística, mecánica, manteniendo equipos técnicos, y las administraciones públicas, presentan una gran capacidad de generación de actividad económica y empleo. En España estamos muy lejos de alcanzar su potencial que podría llegar a trasvasar el 50% de los desplazamientos que se realizan en coche, que son de menos de cinco kilómetros; insisto, la mitad de los desplazamientos que se hacen en coche son de menos de cinco kilómetros. Para ello hay que poner una serie de medidas, especialmente en el entorno urbano. El Observatorio Metropolitano de Movilidad en su último informe habla de que el 60% de los accidentes con víctimas se producen en vías urbanas. Por tanto, considerar la bicicleta como un medio de transporte, creo que lo es y que además tiene mucho potencial; generar un cambio modal del coche a la bici, del coche a caminar, del coche al transporte público y no del coche al coche eléctrico, porque las ciudades quedarán igual; generar cambios urbanísticos que provoquen esa incorporación y priorización de la movilidad a pie, en bicicleta y en el transporte público; reducir la posibilidad de desplazamientos; pacificar el tráfico motorizado, desde luego el real decreto de medidas urbanas viene a apoyar, aunque quizá se podría hacer extensivo a toda la ciudad; veremos cómo se implanta a partir del próximo mes, estaremos muy atentas a eso. La protección a los entornos escolares, con la implantación de zonas de bajas emisiones como zonas muy expensas. Hay que pensar que movilizar y garantizar ese derecho a la movilidad tiene que ser expansivo a toda la ciudad, no podemos hacer privilegiadas ciertas zonas y dejar a otras al margen o con construcciones que no permitan esa movilidad activa, sostenible, esa eficiencia del transporte público; generalizar también los planes de transporte al trabajo y a los centros de actividad; realizar estudios del impacto medioambiental, de género y de evaluación de impacto de la salud de toda las regulaciones que tienen que ver con el tráfico; establecer un sistema de formación en ciclismo urbano que garantice que la infancia cuando sale del ciclo de primaria sepa ir en bicicleta y cuando sale de secundaria sepa circular de forma autónoma. Para ello necesitamos realizar cambios muy importantes bajo principios de proximidad, accesibilidad, desplazamientos activos, intermodalidad y gestión de la organización del tráfico; gestión del tiempo, uso de la tecnología, aplicados también a la movilidad activa, porque ahora mismo todos los sistemas de big data siguen observando y siguen priorizando los desplazamientos en coche y de carretera interurbanos, y poner a la movilidad activa en el centro va a hacer las ciudades y los entornos mucho más seguros.

Para continuar debatiendo sobre estos temas y otros, porque la verdad es que las necesidades del colectivo ciclista así lo requieren y también su diversidad, en abril de 2020 desde CONBICI se reactivó el

cve: DSCD-14CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 5

grupo interparlamentario por la bicicleta, asumiendo la secretaría del mismo e invitando a representantes tanto del Senado como del Congreso y del ecosistema ciclista, para crear consensos sobre las propuestas y necesidades que hagan posibles los cambios tan necesarios y la aplicación de políticas que tengan un efecto motivador en la movilidad activa a pie y en bicicleta y en la movilidad sostenible combinada con los sistemas públicos de transporte como los verdaderos aliados de la seguridad vial. La próxima convocatoria será el 29 de abril. Quedamos a su disposición para sus preguntas para crear esta conversación sobre la bicicleta y sobre el medio ambiente.

Muchas gracias.

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

Vamos a escuchar a continuación a don Alfonso Triviño y luego atenderemos las intervenciones y las preguntas de los grupos parlamentarios.

Recibimos ahora a don Alfonso Triviño, portavoz de la Mesa Española de la Bicicleta, plataforma integrada por la Asociación de Ciclistas Profesionales, la Real Federación Española de Ciclismo, Asociación de Marcas y Bicicletas de España y la Red de Cicloturistas.

Señor Triviño, tiene usted la palabra.

El señor **REPRESENTANTE DE MESA ESPAÑOLA DE LA BICICLETA** (Triviño Fernández): Muchas gracias.

Como bien ha dicho el señor presidente, venimos en nombre de la Mesa Española de la Bicicleta. Estamos ante el Poder Legislativo y como tal creo que deberíamos tener en cuenta un poco e informarnos que tuvimos una reunión con el ministro Abalos en el mes de junio del año pasado, a petición y propiciada por un exdiputado que nos ayudó mucho. Realmente lo que conseguimos fue un compromiso muy serio del ministro en el sentido de crear la oficina española de la bicicleta y echar a andar bajo su propio liderazgo —eso nos manifestó ante los distintos representantes ciclistas— lo que era la estrategia estatal de la bicicleta. La estrategia estatal de la bicicleta se empezó a fraguar en el anterior Gobierno, por impulso del entonces director general de Tráfico, don Gregorio Serrano, y se contrató a una consultora para que pudiera desarrollar los trabajos. Se tuvieron muchas reuniones con todos los grupos implicados, policías locales, la Federación Española de Municipios y Provincias, todos los ministerios implicados, donde se hizo un trabajo de campo en el cual se hizo un borrador, que ahora mismo está pendiente de que reciba la forma, un borrador de estrategia estatal de la bicicleta. El problema que tenemos es conseguir cómo un Estado tan disgregado desde el punto de vista de competencias, pueda tirar al unísono para desarrollar la bicicleta como se está haciendo en los países de nuestro entorno; en los países de nuestro entorno las bicicletas tienen muchísima más implantación, aquí en España hay una mentalidad muy clásica de que el vehículo a motor y el coche privado es un símbolo de estatus, todos lo sabemos, pero que todos los alcaldes de uno u otro signo político saben perfectamente que por ahí no tiene que ir el desarrollo de la movilidad sostenible, que es un derecho que todos los ciudadanos tenemos, en ese sentido nosotros recibimos del ministerio de que hubiera una gobernanza de la bicicleta, creándose la oficina estatal de la bicicleta o la oficina de la bicicleta, como se quiera llamar, para que hubiera un organismo dependiente del Ministerio de Transportes que coordinara al resto de los poderes que tienen competencias, tanto ayuntamientos, como diputaciones, como comunidades autónomas y, sobre todo el propio ministerio. Con lo que nos hemos encontrado es con que se iba a crear, o se está creando, o se está redactando lo que es la ley de movilidad sostenible, liderada por el Ministerio de Transportes, pero que nos encontramos con el choque competencial. Se había comentado que quien tenía que tirar para delante era la directora de la Oficina de Estrategia de Movilidad, pero choca con una oficina de la bicicleta. ¿Por qué? Porque la Oficina de Estrategia de la Movilidad tiene un campo muy amplio y estamos con choques competenciales. En ese momento en que se está redactando la ley de movilidad sostenible, sobre todo dirigida por Juan Pedro Fernández, que es el asesor del gabinete del SEGMA, la persona encargada del ministerio de la redacción; todavía no tenemos un avance ni sabemos qué es lo que se quiere de algún modo desarrollar. Se habla de muchos parámetros, de si movilidad sostenible, conectada, que si modos no contaminantes, etcétera, pero a nosotros nos da la sensación de que hace falta una oficina de la bicicleta con claro impulso político, alguien que tenga capacidad, como decimos nosotros, de descolgar un teléfono y llamar a un secretario general o a un subdirector, el que sea, que se le ponga al teléfono, porque precisamente los que están en el Ministerio de Transportes con esta labor son jefes de servicio, personas que tienen mucha competencia profesional pero no tienen empuje político. Ese es un poco el problema que tenemos.

cve: DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 6

Como nosotros también somos miembros del Consejo Superior de Tráfico, como representantes de organizaciones distintas, cuando hay cualquier normativa relacionada con seguridad vial, a través de la Dirección General de Tráfico y su Consejo Superior de Tráfico, se nos pasan los proyectos que hay de reforma de cualquier normativa, y en este caso se nos ha pasado hace unos días la propuesta de reforma del reglamento general de circulación respecto de colectivos vulnerables principalmente. Os la hemos pasado, es un documento, un proyecto y nosotros estamos en fase de alegaciones o informes para proponer enmiendas o alternativas y se las hemos facilitado. El problema que vemos en el preámbulo de la ley es que se está metiendo también la Dirección General de Tráfico en problemas que entendemos que deberían de coordinarse por el Ministerio de Transportes a la hora de saber exactamente que parte de la movilidad tiene que desarrollar cada cual, porque cada vez que vamos a la Dirección General de Tráfico, de hecho yo me reuní, igual que Laura hace unos días, con el director general de Tráfico hace tres semanas o así y ellos dicen que la única competencia que tienen es regular el tráfico; ellos no construyen las carreteras, ellos no fabrican cómo deben ser los asfaltos, ellos no hacen diseños de las vías para que sean menos peligrosas. Ellos dicen cuáles son las normas de tráfico para evitar precisamente que haya peligro para los usuarios; sin embargo en este anteproyecto de colectivos vulnerables, donde viene una serie —que pueden ustedes estudiar, entendemos nosotros— de errores técnicos, como describir artículos que no corresponden con la realidad. Por ejemplo, dicen artículo tal, definición de carril bici, y resulta que son vías ciclistas, por poner un caso. Hace falta afinarlo.

Nosotros hemos hecho unas propuestas para que de algún modo sea lo más proclive a la seguridad de los ciclistas. El problema que dice Pere Navarro es que va a mandar a esta Cámara una modificación de la Ley de Seguridad Vial, en la cual ustedes estarán implicados, lógicamente, en su aprobación, o tendrán ustedes como ponentes, me imagino, que echarle un vistazo, pero eso solo pretende modificar los puntos que se han de detraer cuando se está utilizando el móvil. A mí me dijo, bueno, habla tú con sus señorías para que a través de enmiendas se complete la ley. Ahí les pido que en su momento, cuando llegue, podamos de algún modo hacer propuestas muy en la línea del texto que les hemos pasado, que ha sido preparado, les puedo asegurar, con muchísimo mimo, muchísimo esfuerzo intelectual y muchísimo rigor técnico, porque nos ha ayudado a prepararlo, y de hecho parte del trabajo más serio lo ha hecho un catedrático de Derecho Constitucional, que es el responsable del ciclojurista, no del cicloturista, que es la red de cicloturistas, que es don Francisco Bastida Freijeido, que es el catedrático de Derecho Constitucional de la Universidad de Oviedo; el trabajo es muy minucioso. También ha intervenido en los aspectos más prácticos de lo que veo día a día de la defensa judicial de ciclistas accidentados y víctimas; hay un problema muy serio de interpretación de algunas normas. Pongo dos casos concretos. La Ley de Seguridad Vial obliga al ciclista a ir, cuando va en autovía, constantemente por el arcén. ¿Y qué pasa cuando te encuentras con vía de aceleración en que el arcén desaparece? No podemos volar. Pues bien, se dice que el ciclista tenga prioridad de paso lógicamente cuando continúa por su trayectoria, cosas tan sencillas como esa, entre otros muchos defectos. O por ejemplo, el tema del paralelo, el paralelo, que es un derecho que se ha visto, si ustedes se fijan en las estadísticas anteriores al año 2000, que prácticamente morían cien ciclistas cada año, fue aprobar el paralelo y bajar a la mitad. Y eso lo llevamos demandando tiempo, porque el ciclista es visible. Pues bien, hay guardias civiles o policías locales que multan a los ciclistas que van en paralelo si no es estrictamente por el arcén. ¿Por qué? Porque está en la norma utilización de arcén, pero nosotros queremos que el paralelo, cuando el ciclista no sea visible o lógicamente haya aglomeraciones de tráfico, que tenga esa defensa que es un tractor. Te ves, paras, miras y dices, arreando cuando quepo y me lo llevo por delante. Es desgraciadamente la inmensa mayoría de los accidentes.

Por último, y no menos importante, sino mucho más importante, quisiera señalar que aquí hay bastantes personas que se implicaron en la famosa reforma del Código Penal el año 2019, que fue impulsada por una persona excepcional que perdió a su marido, Ana González, y que propició una reforma urgentísima que las víctimas estaban diciendo que era, primero, en caso de fuga que esto no salga gratis, como estaba sucediendo, se ha corregido, porque queda bastante bien esa parte de la reforma, y de hecho las Fuerzas y Cuerpos del Estado investigan a fondo cuando hay una fuga, independientemente de que haya o no omisión del deber de socorro. Eso sí ha funcionado. Gracias a Dios, esperemos que por mucho tiempo, no hay esos accidentes catastróficos, de cinco, seis, siete ciclistas; veremos a ver cómo lo interpretan los jueces, porque queda un poquito coja cierta definición, se permita a los jueces elevar en uno o dos grados las penas, dependiendo de las personas que hayan resultado con fallecimiento, de una imprudencia grave.

owe.DSCD-14CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 7

¿Cuál es la realidad?, Hay documentación, y yo como abogado lo padezco día a día y mis compañeros lo estamos hablando, así como todos los abogados especializados lo tenemos clarísimo, por culpa de una frasecita que todos sabemos cómo entró ahí, que fue una especie de ponencia que el fiscal de Sala de Seguridad Vial, el señor Bartolomé Vargas lo que no quería es que los casos más mínimos entraran dentro del Código Penal, por lo que es la famosa historia de que el Código Penal en la última *ratio legis* y demás, y el principio de mínima intervención, él puso, para que los jueces tuvieran cierta flexibilidad, una frase en varios artículos; cuando había imprudencia menos grave, que la definimos con toda precisión como cuando una persona comete una infracción considerada como grave en la Ley de Seguridad Vial. Eso es un catálogo clarísimo y cerrado que si se cometía una infracción con un resultado lesivo, relevante, como son las lesiones del 147.1, que son las mínimas, que es necesidad de tratamiento médico o quirúrgico, esto es, bajas o algún tipo de secuela que siempre quedan, aunque sean 1, 2, 3, 4, 5 puntos, pero que no te dejan en silla de ruedas, eso era objeto de la mínima de las penas posibles dentro del Código Penal, son penas de multas. Había por ahí un rumor de que te ibas a quedar toda la vida con antecedentes penales por un descuido; no señores, los delitos imprudentes tienen doce meses de antecedentes penales por un delito imprudente, con penas de multa; es que sale más barato saltarte un semáforo y que te pare un guardia civil que no saltarte un semáforo, atropellar a una persona, dejarla con los huesos rotos en una silla de ruedas y que vaya por la vía civil. Pero como ya va por la vía civil, los juzgados lo están archivando todo por culpa de una frase que se metió, que es: Se reputará imprudencia menos grave cuando no sea calificada como grave siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave, las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Y aquí está la frase: Apreciada la entidad de ésta por el juez o tribunal. Los jueces o tribunales aprecian lo que consideran que es un descuido momentáneo aunque sea una infracción grave, y tengo resoluciones judiciales, autos de archivo, que lo dicen clarísimamente: Señores, nosotros consideramos —y no prevarican, por Dios, tienen su facultad— que la imprudencia no es lo suficientemente grave. ¿Por qué? Pues porque lo decimos, y no justifican ni razonan, simplemente lo cierran. Entonces nosotros tenemos que pedir a los legisladores, en frío, porque siempre estamos diciendo que no se puede legislar en caliente, una pequeña revisión para que vuelva a ser lo que tenía que ser y que fue el objetivo de esa reforma del Código Penal, que es la defensa de la inmensa mayoría de las víctimas que son personas que son fruto de una infracción de otra persona que es conductor de un vehículo a motor que comete una infracción considerada como grave en el catálogo de infracciones de la Ley de Seguridad Vial. Y en ese momento, automáticamente, salvo que el juez vea que ni siquiera se ha cometido esa infracción, pues si no se ha cometido esa infracción ya el juez tiene la facultad para archivar el asunto, pero en el momento en que se verifica que existe esa infracción, que se abra el pertinente procedimiento, y en ese momento la víctima esté protegida, pero que esté protegida toda la sociedad por el efecto disuasorio que tiene que todo esto entre dentro de la protección, aunque sea mínima, del Código Penal. Les hemos pasado unas propuestas que pasamos en su momento, ¿por qué? Porque realmente está mal calibrada lo que es la imprudencia menos grave con las penas que se están planteando, porque las lesiones que se están considerando no son las del 147.1, que son las más leves, sino las del 149 que son graves y 150, o sea, gravísimas lesiones. La meten en el mismo, ya lo dijimos en su momento, pero es que no hubo otra manera, y aquí los diputados que estuvieron en la Comisión lo saben perfectamente, no hubo otra manera de poder llegar a un acuerdo entre todos los grupos parlamentarios. ¿Qué pasa? Las del 147.1, las lesiones del 149 y 150 las penas previstas son entre tres y doce meses de multa. Consecuencias prácticas que estamos teniendo los abogados todos los santos días. En el momento en que uno denuncia por una lesión del 147.1, tratamiento médico quirúrgico pero no acabas en silla de ruedas, los jueces abren diligencias en el momento en que sin la exploración del forense para ver qué tipo de lesiones son, archivan. ¿Por qué? Porque van a ver lo que dicen los atestados, y el atestado dice: se han saltado un stop, se ha saltado un ceda el paso. ¿Iba con alcohol? No. Es imprudencia menos grave, no tiene la gravedad suficiente, aunque haya una infracción a una norma de tráfico o a una norma grave, como dice la Ley de Seguridad Vial. Vale pero esto es una infracción de reglamento, es que el Código Penal está para otras cosas. Y es sistemática, y tengo sentencias de la Audiencia Provincial de Madrid, de Galicia, de muchos sitios, de Barcelona.

¿Qué es lo que proponemos nosotros? Algo muy sencillo y es dos retoques, que se elimine la famosa frase, apreciada la entidad de esta por el juez o tribunal, sobre los jueces, voy a decirlo muy claro y ustedes son conscientes de ello. Ustedes son los legisladores, los jueces tienen que obedecer las normas y las leyes que salen de aquí y las tienen que aplicar y no pueden inventarse el Derecho. Ustedes son los únicos que pueden legislar y los jueces son obedientes, eso sí, unos que obedecen el imperio de la ley

cve: DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 8

tienen la obligación de cumplirla y son sagrados en la aplicación de sus sentencias, y no les puede nadie hacer incumplir la ley, porque la ley la hace el Parlamento. Por lo tanto, si se elimina esta norma volveríamos a la situación en la cual hay una infracción a una norma de tráfico y un lesionado, punto pelota, a juzgarle. ¿Qué pena? La mínima, y por eso planteamos la existencia de que las lesiones del 147.1 se quedan en un mes de multa y las otras lesiones que son, lógicamente más severas, las del 149 y 150, de tres meses a doce. Y entonces ya el juez sí que tiene la opción del caso concreto de poner la pena que en el caso concreto él considere más justa, pero tiene que salir una condena de multa, no estamos hablando nunca de prisión en caso de imprudencia menos grave. Consecuencias prácticas de esto, que nosotros también las estamos viendo, muy sencillitas. Vamos a ver, cuando hay un procedimiento lo que está ocurriendo es que en el momento en el que, dependiendo de la pena que sea, el procedimiento es uno u otro, como es delito leve, lo siento, el delito leve, esto que son multas de hasta tres meses va por el Juzgado de Instrucción, al ir por el Juzgado de Instrucción te estás quitando todo el proceso mamotérico de un procedimiento abreviado. ¿Pero qué es lo que pasa también? Es que hay otra historia, y ahí tienen el informe que les he hecho. Si la multa va de hasta seis meses no hace falta ni abogado ni procurador, multa de hasta seis meses, ni abogado ni procurador, pero como la multa va de tres meses a doce meses ya es obligatorio el abogado y el procurador y están metiendo unos sablazos simplemente para personarse las pobres víctimas, 300 euros de procurador, más lo que cobre el abogado, para que te lo archiven. ¿Solución? Multas de un mes en el 90 % de los accidentes, y entonces si la víctima quiere ir con un abogado va con un abogado, como ha pasado con los antiguos juicios de faltas que, por cierto, todas las fuerzas políticas en su momento estaban en contra de que se derogaran los juicios de faltas. Ya sabemos todos como fue, pero ¿cuál es la consecuencia? Que al final lo que eran las faltas más leves que eran los malos tratos pasaran a ser delitos menos leves y al final ¿quién pagó el pato? Las víctimas de accidentes de circulación. Eso no puede ser. Luego decimos es que es sobrecargas a los tribunales, no, no es sobrecargar a los tribunales, porque la víctima que le cierran el asunto en vía penal tiene que ir a la vía civil, y esa sí que es terrible, y encima con el riesgo de las costas, porque ahí es justicia rogada y como no te den exactamente lo que estás pidiendo, y luego esa es otra, vete a valorar que valen las lesiones de uno, porque vendrá la compañía de seguros a decir que usted es un exagerado. Total que el juez nunca te da el cien por cien de lo que pides, por lo tanto las costas van en tu contra.

Les pido que lean esto y plantéense seriamente que la defensa de las víctimas pasa por quitar dos frases, una frase por cada uno de los artículos, en imprudencia menos grave y en imprudencia grave, que es apreciar la entidad. No, no, que no aprecie nada, si hay imprudencia menos grave ya está, no, es que resulta que es una norma abierta del Código Penal. Pero si es que el Código Penal está lleno de normas abiertas. Por ejemplo, el artículo 332 del Código Penal, que son el delito medioambiental contra las especies protegidas y la fauna, dices, depende del catálogo de especies protegidas, y el catálogo de especies protegidas está ahí, es una norma administrativa, pues ya está. Luego, ¿cómo vas a hacer que el Código Penal tenga unas presunciones? Pues el artículo 127 del Código Penal establece una presunción; se presumirá, salvo prueba en contrario, que el tercero conocido tenía motivos para sospechar que se trataba de bienes procedentes de una actividad ilícita. Vamos a ver, que el Código Penal se traga muchas cosas. Vamos a hacer que el Código Penal que está ya en la reforma que hemos pedido, quede exactamente en la voluntad que ustedes, los que estuvieron ahí, y que además los miembros de la Comisión sobre Seguridad Vial estaban dentro de la redacción de esa reforma del Código Penal, sabían perfectamente qué era lo que se quería decir. Por tanto, si los jueces lo están interpretando de otro modo yo lo que pido es, estamos en frío, no hay ningún muerto sobre la mesa, es el momento de actuar con verdadera eficacia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Triviño.

La mayoría de los grupos dividirán la intervención; por tanto, intervendrán cada uno de los grupos o uno y otro y luego al final contestarán ustedes por el orden en que han intervenido.

En primer lugar, por el Grupo Republicano, tiene la palabra la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

En primer lugar agradecer a los dos comparecientes las intervenciones que nos han hecho; cualquier explicación siempre es buena y más que nos ilustran en temas que quizá no tenemos tanto conocimiento.

Solo le voy a hacer un par de preguntas, en este caso a Laura. Gracias por enviarnos antes la información por correo, porque nos ha venido muy bien para plantear las preguntas. Solamente tengo dos dudas sobre dos puntos. Desde nuestro grupo estamos totalmente de acuerdo con todas las propuestas

ove: DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 9

pero nos han quedado estas dudas. Estamos de acuerdo con que las sanciones por sí solas no evitan los siniestros viales puesto que pocas veces, incluso me atrevería a decir que nunca, los siniestros son intencionados. Estamos de acuerdo con que la educación por sí sola no evita los siniestros tampoco, porque intencionados no son pero por desconocimiento muchas veces sí. Nosotros abogamos por una buena educación vial desde la infancia, porque creemos que reduciría siniestros, incentivaría el transporte saludable y probablemente, con una buena educación, se usaría más incluso la bicicleta para hacer trayectos, tal como habéis comentado que la mayoría de trayectos en coche son de menos de cinco kilómetros.

El segundo punto, el de la matriculación de las bicicletas. Por ejemplo, en las últimas comparencias hubo un compareciente que nos propuso la necesidad de matricular las bicicletas. ¿No sería una buena herramienta para saber que los ciclistas y los siniestros con ciclistas estuviesen bien controlados? No niego que sería una herramienta de control, pero no creo que fuera una herramienta solamente para sancionar sino para recoger información.

Estas eran las dudas que teníamos. Les reitero mi agradecimiento. Gracias.

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

A continuación, por el Grupo Podemos, tiene la palabra la señora Saavedra.

La señora **SAAVEDRA MUÑOZ**: Unidas Podemos, gracias, presidente.

Gracias a los comparecientes, han resultado aportaciones muy interesantes y estudiaremos con mucho interés el material que nos han enviado. Sin duda he encontrado especialmente interesante la necesidad de políticas integrales, el planteamiento de que efectivamente la bicicleta no es medio de transporte, realmente es aliado, como decían, en crisis sanitarias y también esencial para hacer frente a la crisis medioambiental. En definitiva este planteamiento de caminar hacia modelos de ciudad, de vías y también de regulación del tráfico diferente, me parece un planteamiento interesante, y esa exigencia de políticas integrales que tienen que ver con el urbanismo, infraestructuras, con la educación, la educación para la salud, el medio ambiente, porque en definitiva estamos hablando de cambios que urgen para toda la sociedad, más allá de la protección, que es urgente, como están comentando, sobre todo el último compareciente, la protección de las vidas, sin duda, de las personas. Ahí habrá que estudiar muy detenidamente estas cuestiones que ha planteado. Más allá de esto es un planteamiento de beneficio colectivo para toda la sociedad: lo encuentro muy interesante. También lo de la conexión con, en este caso, el acuerdo del Gobierno de coalición, el planteamiento que hay de lucha contra el cambio climático y de un modelo de transporte sostenible, que camine hacia la sostenibilidad medioambiental, de salud, etcétera.

Muchas gracias. Estaremos atentos para recoger sus aportaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Saavedra, portavoz, efectivamente, del Grupo Confederado Unidas Podemos.

A continuación en nombre del Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Sánchez del Real.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Muchísimas gracias, doña Laura, don Alfonso, gracias sobre todo por la comparencia pero también me uno y enfatizo en esta Comisión que recibir la documentación por adelantado desde luego nos ayuda a todos a trabajar mejor y además extensivamente lo que nos han enviado y con tiempo.

Nosotros creemos que nos enfrentamos, al margen de los dos aspectos que nos han trabajado ambas asociaciones, además de lo que estamos viendo en otros grupos, estamos hablando de un producto nacional, por eso estamos en el Parlamento; creemos que hay una prioridad evidente a corto plazo, urgentísima, esa sensibilidad la tenemos con respecto a la seguridad, fruto de la fragilidad física los distintos sistemas de transporte cada uno tiene su peculiaridad; Newton funciona como funciona y lamentablemente hay unos sistemas que tienen al ser humano más cerca del riesgo que otros. Tomamos nota de las propuestas específicas que han hecho de esa prioridad.

Hago una reflexión genérica, porque si hablamos de un proyecto al fin y al cabo de cómo tenemos que afrontarlo, y les lanzo el reto, si quieren intelectual, y es meter unos ejes que son el de aparte de esa prioridad de la seguridad está la libertad de todos, quien elige la bici elige la bici, quien elige la moto elige la moto, como veremos luego, quien elige el coche elige el coche o quien elige el patinete eléctrico o un híbrido, teniendo en cuenta que tenemos además unas circunstancias; cada uno elige en función de sus

cve: DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 10

circunstancias, que pueden ser cambiantes. Por lo tanto, grandes proyectos vamos a decir estatales, quinquenales de todo el mundo va a ir en bici, pues mire, no, a lo mejor el lunes tengo que ir en bici, en martes tengo que coger el cercanías y el miércoles tengo que coger un coche o porque tengo que transportar una familia numerosa, o porque tengo una familia de custodia compartida y hay días que tengo que ir en bici y hay días que tengo que ir en coche. No podemos imponer, en una sociedad que se dice cada vez más abierta y con más alternativas, determinados modos. A nosotros nos parece que este no es un debate de o, de tenemos que hacer esto o esto, sino que tenemos que ir a un debate integrador de y, tenemos que hacer esto, y esto, y esto, es decir que haya más libertad de las personas de elegir en función de sus circunstancias y de sus ideas, respetables todas ellas y ellas decidirán elegir uno u otro.

Nos parece preocupante el factor de los nuevos formatos híbridos; si teníamos ya un problema con la bici de dos ruedas que ha funcionado durante cien años prácticamente sin cambios realmente efectivos en lo que estamos hablando, ahora le metemos motor eléctrico, ahora le metemos señalización de un tipo o de otro; o tenemos un patinete que circula de forma parecida pero no de forma parecida; la bici eléctrica, la bici que parece una bici eléctrica pero que en realidad es un pequeño ciclomotor eléctrico. Yo creo que tenemos una complejidad de usos híbridos que tenemos que tener mucho cuidado de verificar que también los integramos, porque puede que esos usos sean positivos. Cuando usted decía distancias típicas puede que una bici funcione como un ciclomotor durante un tramo y el usuario decida que el último kilómetro lo hace, por una cuestión de salud o de deseo medioambiental, sin electricidad. Tenemos que tener adaptación también a eso que nos viene y que puede que surja mañana, una bici que se transforma en moto en menos de 30 segundos con un sistema digital. Esa diversidad afecta evidentemente —y lo que usted dice me parece que es un reto, por eso tiene que ser un proyecto nacional— al despliegue, al desarrollo de la vía, al diseño de la vía, al diseño urbanístico, al diseño de medios de transporte y luego a la regulación de lo que por ahí encima circula. Me preocupa, y creo que tenemos que tomar nota en esta Comisión, esa coordinación necesaria entre los tiran las calles tempranito y los que deciden regular lo que circula por encima.

Les lanzo un par de retos más de idea, que no tienen por qué resolverse hoy, creo que os lo pueden enviar por escrito también, pero les lanzo proyectos de los que podemos hablar. El tema de la diversidad de señalización y estructuras de la vía, el hecho de que no hay una unidad; te puedes encontrar, yo como usuario de bici, tipologías de señalización donde no hay ni siquiera un icono único de qué es una bici; en algunos municipios se han vuelto realmente creativos, lo cual no simplifica desde un punto de vista de seguridad. La diversidad de la estructura de la vía, que anchos tiene, qué colores tiene. Creo que tenemos que ir a una unificación legal de todo esto para evitar problemas.

Luego está el tema de la familia, la infancia, la conciliación, el hecho de que estos sistemas multinodales permitan esa conciliación; la falta de interconexión entre los carriles bici o vías ciclistas, incluso la propia nomenclatura; creo que hay una necesidad de proyecto nacional de estructura, de cómo deben integrarse los recorridos para bicis y lo nuevo que viene de forma estructural dentro de la ciudad. Y luego la interacción con el transporte público, que creo que no se ha hablado aquí pero el transporte público es esencial que como en otros países y otros ejemplos, una bici pueda acabar montándose en un cercanías sí, pero también en un autobús; el que puedas dejar con seguridad una bicicleta en un parking disuasorio porque te toca subirte a otro transporte público, y la bici esté segura, en condiciones de seguridad física pero también de seguridad incluso legal. Y luego extender el radio de uso, me parece que la bici es maravillosa, yo soy usuario de bici, mi casa en Madrid está a 25 kilómetros.

El señor **PRESIDENTE**: Le recuerdo que comparte su tiempo.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: No, no comparto el tiempo, es en el debate de la moto.

El señor **PRESIDENTE**: Disculpeme, entonces le queda todavía tiempo.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Lo de ir en bici enseguida te viene uno. Es difícil transportarse en bicicleta y, evidentemente, por todos estos retos que son más de pequeños detalles de interconexión entre administraciones, pero en decisiones que permitan además la libertad de que no tienes por qué coger la bici todos los días o no tienes por qué hacer el mismo recorrido todos los días porque sencillamente no te apetece o porque te toca hacer otras cosas. Me parece que esa extensión del radio de uso o extensión de las tipologías de uso pueden ser muy interesantes, entenderlas e integrarlas también, porque estamos hablando de un proyecto a largo plazo, a muchos años, y entender que eso tiene que ser multinodal,

cve: DSCD-14CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 11

multicapacidad, multiuso. Repito, no tenemos respuesta específica pero sí queremos transmitirles a ustedes esa preocupación de regular hoy lo que era para ayer y quedarnos sin regular lo que en realidad debería ser para mañana; es decir, volver al ciclo legislativo, que ustedes han descrito muy bien, incorrecto me parece ir a un círculo más virtuoso de creación.

Otro reto que nos parece esencial analizar es que la bici sirve para muchas cosas, estaría la práctica deportiva, este es un país de práctica deportiva ciclista, y eso no es lo mismo que el uso de la bici u otros elementos para desplazamiento, y tampoco es lo mismo para el ocio, y tampoco es lo mismo, por ejemplo, para el negocio; la utilización para rutas ciclistas, para rutas por ciudad, para rutas turísticas. Ver cómo encajamos todo eso, incluso con un componente industrial, des decir, España es y puede ser una potencia en exportación y fabricación de vehículos a motor pero puede ser también un eje de desarrollo industrial, donde además había tradición en una fabricación industrial de todo lo que es bicicleta y nuevas fórmulas.

En resumen, les transmito que nos ayuden, les agradezco lo que nos han dicho; ya sé que les lanzo inquietudes pero espero que sean positivas para ustedes y para la Comisión en el sentido de que tenemos una oportunidad no única pero sí de la seguridad física y la seguridad jurídica, no sé si la seguridad física se soluciona con una matrícula, pero a lo mejor la seguridad jurídica sí. El tema de la planificación, el despliegue y la regulación vial, es el segundo eje, el primero es el de la parte legal, la segunda es la coordinación entre administraciones, incluso que desde aquí impongamos una obligación legal para que exista esa coordinación. Si ellos no se coordinan que se vean obligados, al menos, que para eso también está el Parlamento, para que se vean obligados a realizar esa coordinación, es decir, que dos ministerios no me vengan con los conflictos cuando lo que está en peligro es la vida de las personas, la seguridad de las personas o la libertad de las personas.

Termino, legalidad de control, incluso penal, como decimos, para que haya gravedad y ya entonces sí, información y formación, pero creo que antes tenemos que regular el terreno de juego, cómo vamos a integrar todas las piezas en esto tan complejo que les estoy describiendo y que ustedes conocen perfectamente, y entonces y solo entonces, la formación, y siempre con libertad y con un proyecto único.

Muchísimas gracias por su tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez del Real.
Por el Grupo Popular, en primer lugar tiene la palabra el señor Gago.

El señor **GAGO BUGARÍN**: Muchas gracias, muy buenas tardes a todos, doña Laura, señor Triviño. Como nos vamos a repartir las intervenciones yo voy a hacer una serie de preguntas a doña Laura de CONBICI y mi compañera se las hará a usted.

En primer lugar agradecerle que esté aquí, creo que ella lo sabe, pero nosotros, desde el Grupo Parlamentario Popular queremos reafirmar nuestro compromiso sobre los beneficios que tiene la implementación de los usuarios de las bicicletas como estilo de vida y como movilidad ordinaria del ser humano en su relación sociolaboral y también en su día a día. Por tanto vemos con buenos ojos que haya un aumento cada vez mayor de los usuarios en su relación con las ventajas que tiene de vida saludable, en descongestión de tráfico, reducción de la emisión de partículas a la atmósfera, de potenciación de un sector económico en torno al mundo de la bici y que posiblemente la única vía en la que tenemos que batallar es que mejore entre todos, especialmente en el sector legislativo, es precisamente acondicionar este aumento de usuarios en relación a una garantía total en la seguridad vial. Por eso usted está aquí y nosotros celebramos que se pueda hablar de la bicicleta en esta Comisión.

Voy a empezar por el ámbito formativo y académico y sobre el desarrollo cultural que se puede ejercer desde el ámbito académico, porque yo sí creo que deberíamos implementar, en materia de formación de seguridad vial, la cultura de bicicleta desde la infancia en la educación; creo que esa es la mejor fórmula para generar una cultura del uso de la bicicleta si desde pequeño se ve en los centros de enseñanza, más allá de la unidad familiar, como una mejor alternativa para la movilidad.

En segundo lugar, nosotros creemos en el fomento de uso de la bicicleta en las escuelas, incluso se podría estudiar la posibilidad de hacer una colaboración público privada con los centros de enseñanza, para que a partir de determinada edad pueda existir una dotación de bicicletas que puedan funcionar como un sistema de préstamo. Esta es una medida que posiblemente sería muy bien vista para muchos padres y también para muchos alumnos y creo que hay margen para establecer esa colaboración y que los centros de enseñanza puedan tener esa posibilidad de préstamo de bicicletas para sus alumnos.

Por otra parte le quería preguntar acerca de las ayudas para comprar bicis, esto es algo de lo que tampoco se habla mucho. Cuando nos interesa que se implemente, por ejemplo, la movilidad sostenible,

cve: DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 12

como puede ser el vehículo eléctrico, ponemos en marcha desde el Gobierno de España planes como el Plan Moves u otros planes. Sin embargo con la bicicleta solo hay dos comunidades autónomas, de las que yo tenga constancia ahora mismo, que han dotado de ciertas ayudas económicas para comprar bicicletas, que es la Comunidad de Madrid y también la Comunidad Valenciana. ¿Qué opinión tiene al respecto?

Por otra parte, tengo la sensación de que los carriles bici, que implementan en muchas ciudades, a veces no tienen, desde el punto de vista de seguridad vial, en mejor criterio. Es verdad que hay muchos alcaldes que quieren, por interés personal, por creencias o también por interés electoral implementar carriles bici en sus ciudades pero a veces observamos que esos carriles bici acaban siendo más peligrosos que si no existieran. Saber un poco si comparte esa opinión y si podemos hacer algo desde aquí.

Un tema que sé que es un poco más complejo, pero me gustaría aprovechar esta oportunidad, es la obligatoriedad de usar el casco. Ustedes recogen en el documento que si para accidentes de menos de 40-50 kilómetros por hora el casco tendría una utilidad razonable y mitigar la lesividad que pudiera tener ese accidente. Es verdad que a lo mejor la obligatoriedad de uso del casco puede ser un condicionante negativo para el fomento del uso de la bicicleta. No sé si habrá alguna fórmula, precisamente por el ámbito formativo, que podemos contrarrestar. La opinión de este grupo parlamentario, si tiene capacidad de mitigar lesividad en accidentes de menos de 50 kilómetros por hora habrá que estudiar si realmente merece la pena o no. Pero le planteo este debate porque creo que es necesario que nos lo exprese, porque ustedes lo tienen mejor estudiado.

Nada más. Ha quedado claro que tienen cierta decepción dentro de la representatividad de los sectores de la bicicleta con algunos desarrollos normativos, con la dirección que están llevando a cabo algunos marcos regulatorios que se quieren tramitar o que están en fase de tramitación por este Gobierno. Por tanto, nosotros queremos hacer un llamamiento al Gobierno para que se escuche la voluntad de los usuarios de las bicicletas y se adapten esas nuevas regulaciones a las necesidades reales, existentes y de futuro, no solo presentes.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gago.
También por el Grupo Popular, tiene la palabra la señora Moro.

La señora **MORO ALMARAZ**: Muchas gracias, presidente, buenas tardes.

Gracias a los dos comparecientes, pero me voy a dirigir, como ha dicho mi compañero a saludar especialmente a alguien, señor Triviño, con el que tantas horas tuvimos para hablar de esa reforma penal a la que se ha referido. He leído con atención su escrito, dentro del tiempo que he tenido, de todo lo que nos ha enviado, que lo agradezco. Tengo que decir que hay que señalar aquí que efectivamente Ana González fue para nosotros un motor para todos, fue una inspiración. Pero hay que decirlo, el Partido Popular presentó la proposición de ley orgánica, que es la que dio lugar a la reforma, con el impulso del ministro Catalá en el Gobierno del Partido Popular. Después, una moción de censura, sin que se hubiera podido concluir la tramitación, da entrada a la ministra Dolores Delgado en el Ministerio de Justicia y eso nos reportó unos retrasos considerables por diferencias que no solo existían en este caso con el Gobierno que entraba, con el ministerio, sino con otros grupos políticos. ¿Por qué? Estamos tratando de un tema siempre espinoso como es hasta dónde hay que utilizar el Código Penal, qué conductas deben entrar en el Código Penal. No me voy a poner académica, usted en parte lo ha señalado, pero evidentemente ese carácter de última ratio lleva a que se sea muy reticente cuando se aceptan elementos de reforma que se pueden considerar de incrementos de penas, etcétera. Aquí, además, había una cuestión de principios, usted lo ha señalado, nos costó mucho, nos dijeron de todo, nos llamaron de todo para tener en cuenta que aquellas omisiones del deber de socorro que se producían especialmente con los ciclistas en la carretera chocaban con la definición clásica de ese concepto y se estaban produciendo verdaderas situaciones amorales y de una gravedad, con un sufrimiento; eso demoró y también eso plantea problemas a la hora de la redacción, pero creo que se consiguió.

Usted plantea aquí algunas cuestiones pero tanto los fiscales que redactaron la primera propuesta, los que intervinieron, incluido el fiscal de Sala, Bartolomé Vargas, a lo largo de la trayectoria de la ponencia, y no encontrara casi dos opiniones iguales, con lo cual esto nos complica mucho las cosas a todos. De hecho, incluso los más críticos con algunas partes de la reforma, me refiero a los fiscales, en este caso han alabado precisamente esa frase que usted señala que debemos suprimir, porque entienden que es la garantía de que no se automatice la aplicación de sanciones administrativas a sanciones penales. Desde aquí puedo decir en nombre de mi grupo que recogemos este planteamiento, que lo vamos a estudiar con

ove: DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 13

los compañeros, que vamos a estudiar cómo ha ido evolucionando esta norma, que hubiera sido bueno que Bartolomé Vargas hubiera comparecido el día que estaba previsto, pero me dicen que va a comparecer en breve y por tanto tendremos también su opinión.

Le planteé en su momento, y lo recordará, que lo que no podíamos hacer es convertir los instrumentos penales en instrumentos de agilización y que si determinados procedimientos civiles ralentizan, cambiemos los procedimientos civiles, tengamos imaginación y cambiemos determinados procedimientos para dar a las víctimas lo que necesitan, no nos empeñemos siempre en utilizar la vía penal como un elemento sustitutivo de una agilización de procesos. Me gustaría saber si podemos seguir esa vía, que dejamos abierta, que no cerramos y que creo que es interesante para estudiarlo simultáneamente, y ejemplos ya tenemos como para poder arbitrarlas y para poder presentarlas.

Por otra parte usted ha puesto de manifiesto algo que yo le quería preguntar. Nos preocupa esta división —y termino enseguida, presidente— entre competencias del Ministerios de Transportes para movilidad, de Interior para seguridad vial, que lo que hace es descoordinación total. ¿Cree que con esa propuesta que han hecho respecto a esa mesa sería suficiente para esa coordinación? Porque están surgiendo en todas las administraciones mesas sectoriales, por decirlo de alguna manera, de carácter territorial y eso complica, es decir, es bien intencionado pero complica extraordinariamente la coordinación cuando además hay ministerios distintos con competencias que evidentemente deben funcionar en estas estrategias de las que estamos hablando. ¿Eso lo resolvería o podría haber otras propuestas?

Muchas gracias.

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

Efectivamente está prevista la comparecencia del fiscal coordinador de seguridad vial para el 26 de abril, creemos que se podrá realizar.

Para concluir el trámite de las intervenciones de los grupos parlamentarios, vamos a escuchar al Grupo Socialista. En primer lugar tiene la palabra el señor Senderos.

El señor **SENDEROS ORAÁ**: Gracias, señor presidente.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista agradecemos a la señora Vergara su intervención y explicación, así como reconocer el trabajo que realiza la plataforma CONBICI en pro del fomento de la bicicleta y la protección de los ciclistas.

Usted en su intervención nos habla de seguridad vial, de transformación de las ciudades, de ganar espacio al vehículo y de desplazamientos activos, entre otros temas muy interesantes que desde mi grupo compartimos plenamente. Por ello, la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030 nace con el objetivo de reducir en un 50 % el número de fallecidos y heridos graves para todos los países de la Unión Europea. A nuestro grupo le preocupa especialmente el colectivo de vulnerables, peatones, ciclistas y motoristas, ya que suponen el 48 % de los fallecidos y la tendencia, por desgracia, sigue en aumento. Por tanto creemos que a esta estrategia le corresponde proteger a los más débiles y en ello debemos concentrar los mayores esfuerzos.

Por todo ello, señora Vergara, le voy a realizar las siguientes preguntas. ¿Cómo cree usted que se puede mejorar la estrategia para reducir los accidentes? ¿Qué mejoras cree usted necesarias para mejorar el fomento de la bicicleta en la futura estrategia? ¿Qué medidas cree usted que son necesarias para mejorar la seguridad de los ciclistas? Usted nos ha hablado de ciudades 15 minutos, ¿qué le parecen las ciudades 8-80?

Igualmente, desde el Grupo Parlamentario Socialista agradecemos la intervención y exposición del señor Triviño, en representación de la Mesa Española de la Bicicleta. Tenemos que tener en cuenta que la Mesa Española de la Bicicleta aglutina diferentes sectores, como la Real Federación Española de Ciclismo, la Asociación de marcas y Bicicletas de España, la Asociación de Ciclistas Profesionales, la Red de Ciclojuristas y por último IMBA. Desde mi grupo reconocemos la labor que realiza la Mesa Española de la Bicicleta con el objetivo de aunar el máximo de fuerzas y a todos los sectores para el fomento de la bicicleta y la seguridad de los ciclistas.

Usted nos ha hablado de la reforma del reglamento general de circulación y la estrategia estatal de la bicicleta, entre otros temas. Así que me gustaría poner en valor el trabajo que realiza el Gobierno, a través de los diferentes ministerios para fomentar el uso de la bicicleta y mejorar la seguridad de los ciclistas. Como anteriormente he mencionado, a nuestro grupo le preocupa especialmente la seguridad de los vulnerables, como peatones, ciclistas y motoristas. Por todo ello, señor Triviño, le voy a realizar las siguientes preguntas. ¿Qué puntos cree usted más importantes y más relevantes en los que se debe

cve: DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 18

incidir en la futura estrategia para reducir los accidentes? La Mesa Española de la Bicicleta aglutina diferentes sectores, ¿cómo cree usted que debieran estar reflejados todos ellos en la futura estrategia? ¿Cómo cree usted que debe incidir la promoción de la bicicleta en las políticas de movilidad, sanidad, medio ambiente, turismo, educación, hacienda y deporte para que la bicicleta ocupe el lugar que le corresponde en la futura estrategia? Por último, y para terminar, ¿cómo cree usted que la futura estrategia debe incidir en la incorporación de medidas para la reducción de la contaminación y el fomento de la bicicleta como un medio de transporte sostenible y saludable?

Muchas gracias.

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

Concluido el trámite de la intervención de los grupos, pasamos a escuchar las contestaciones y reflexiones de los comparecientes.

En primer lugar, la representante de CONBICI, doña Laura Vergara, tiene la palabra. Tiene diez minutos, vamos bien de tiempo. Puede contestar con tranquilidad.

La señora **COORDINADORA GENERAL DE CONBICI** (Vergara Román): Muchas gracias a todos los grupos por el agradecimiento, por los comentarios y por las preguntas.

Da gusto llegar aquí y escuchar consensos, escuchar que tienen cosas en común y que además coinciden con nuestras necesidades. Eso como punto de partida. Está claro que un sistema de formación estatal que pueda garantizar esa autonomía infantil en la circulación en bicicleta, que además se pueda hacer de forma autónoma y en forma segura va a cambiar radicalmente las ciudades y va a inocular la cultura ciclista, además desde una perspectiva muy diversa, eso sería un avance. Desde CONBICI estamos trabajando con Factoría de Ciclistas, que es la coordinadora de entidades formadoras en ciclismo urbano, que han desarrollado una metodología, que se llama Una bici más, que estructura y es capaz de proponer un sistema de formación de formadores para que se pueda implantar de forma generalizada en los centros educativos. Además, muy recientemente hicimos alegaciones a la LOMLOE que esperamos que permanezcan en las leyes de educación, si me permiten la broma. Creemos que esa es una vía muy importante y sobre la que si hay consenso deberemos articular y trabajar con las administraciones públicas en ese marco de la Estrategia estatal por la bicicleta de llevarlas a cabo.

Respecto a las sanciones voy a hacer una referencia a la Ley de Tráfico, que ayer ya pasó por segunda ronda del Consejo de Ministros y que llegará a esta Cámara muy pronto, en la que queremos pedirles que realicen enmiendas de adición entres sentidos. Uno es garantizar esa formación en circulación ciclista, especialmente enfocada a la infancia y la juventud pero no solo; un endurecimiento de las penas en el incumplimiento de las normas que afecten a las personas usuarias de la bicicleta o que caminan; y una actualización de algunas limitaciones de circulación que sin embargo están permitidas en el resto de la Unión Europea: doble sentidos en calles de plataforma única o que tienen entornos 20; interpretaciones como ceda el paso en ciclos rojos semafóricos, algo que va a permitir que seamos más previsibles a la hora de circular y que además hace práctica esa prioridad, con la que estamos de acuerdo, para el uso de la bicicleta.

En referencia a las preguntas formuladas, en cuanto a las sanciones lo que vamos a pedir es que sigan un principio de proporcionalidad del daño, es decir, cuando una sanción es ejercida por diferentes tipos de vehículos el riesgo y el daño a ejercer tiene formas distintas y por lo tanto la sanción debería tener un gravamen distinto.

Respecto al sistema de matriculación es un sistema que existía en algunos municipios y que todavía se conservan como joyas, y está vinculado a un tipo de impuesto de vehículos de tracción. Sin embargo constituye un problema a nivel constructivo, por un lado, la mayoría de las bicicletas no están preparadas para incorporarlas, y además entraría en conflicto con la libertad circulatoria de vehículos dentro de la Unión Europea, no se va a dar en ningún otro país, porque en los que se intenta implementar tiene una gran complejidad administrativa que en realidad no aporta. En su lugar, la Red de ciudades por la bicicleta está promoviendo un sistema de registro de bicicletas que previene al mismo tiempo el robo y la recuperación de bicicletas robadas, que nos parece puede ser más práctico o estar vinculado a alguno de los objetivos de esa propuesta.

Respecto a nuestra relación con el cambio climático, estamos absolutamente de acuerdo, lo que pasa es que no siempre los planes y las legislaciones que se aplican en este sector tienen en cuenta las necesidades de la bicicleta. Suelo poner un ejemplo muy concreto, es el Plan nacional integrado de energía y clima, que plantea una reforma fiscal verde que no incluye, por ejemplo, quitar el IVA a las

ove.DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 15

bicicletas; que incluye los puntos de recarga de vehículo eléctrico como deficiencia energética y no incluye los aparcamientos para bicicletas; o modifica el código de vivienda y no incluye esta perspectiva ciclista como una medida de gran eficiencia energética. Estamos vinculadas pero todavía queda mucho camino por recorrer.

Respecto a la fragilidad no es tanto por lo que hacemos o por lo que somos, porque les aseguro que cuando yo cojo mi bicicleta o cuando viajo con ella cargada, no me siento frágil, al revés, me siento empoderada, me siento fuerte y me siento autosuficiente. Esa fragilidad viene de los riesgos, viene de lo colectivo y viene de cómo está diseñada la ciudad, que es a lo que he hecho alusión en mi primera intervención. Ahí tiene mucho que ver todo lo correspondiente con la clasificación de vehículos, que se reformó recientemente y que no tuvo en cuenta nuestras alegaciones. Así que esas alegaciones de clasificación de vehículos se las haré llegar porque no se nos está aplicando de la misma forma las restricciones que están muy claras a nivel europeo para la bicicleta y para otros vehículos. Eso lo haré por escrito.

Ese marco estatal de la Estrategia Estatal de la Bicicleta y el liderazgo del Ministerio de Transportes nos parece muy válido, de hecho es un espacio de trabajo que hemos creado a distintos niveles; hemos mantenido varias conversaciones por carta con el ministro Ábalos, pero además a nivel técnico están trabajando muy intensamente y con una dirección en la que nos sentimos cómodas. Que está infradotado, sí; que queda mucho por hacer, sí. Además, otra cosa, y es que cuando choca con el sistema de competencias debería ser ese sistema de competencias el que garantice que todo va a estar cubierto, que cada parte va a hacer parte y que además se va a coordinar o va a interactuar con el resto para que hagan lo que sus competencias le limiten a no hacer. Y ese sistema que debería estar garantizando es el que está poniendo trabas. Pero sinceramente, cuando vamos en bicicleta me da igual hasta donde llega la competencia del ayuntamiento y donde empieza la de la comunidad autónoma, lo que quiero es continuidad, accesibilidad, visibilidad y esa seguridad, tanto física como legal. Ahí estamos de acuerdo.

Con el tema de la conciliación, está aumentando el uso por parte de las mujeres de la bicicleta, tenemos mucho que decir en el sector y lo estamos haciendo desde varios puntos de vista. Por ello vamos a buscar esa integración ciclista y la libertad que está coartada ahora mismo es la de ir en bicicleta o moverse a pie; el resto de las libertades ya están garantizadas. Vamos a poner el foco en que esas libertades colectivas sean reales, porque mientras las colectivas no sean reales las individuales no se podrán llevar a cabo.

Respecto a los compromisos con acondicionar con seguridad a la colaboración público-privada, yo ahí añadiría público-social-privada. Somos un sector que todavía se está profesionalizando, de hecho estamos trabajando con el Instituto de Cualificaciones para por un lado revisar todos los certificados de profesionalidad y el catálogo de profesiones, incluso de las que algunas no están todavía reconocidas; hicimos una alegación al catálogo europeo recientemente para reconocer algunas de ellas y es apasionante vivir ese proceso de profesionalización que tiene tanto potencial.

Respecto a las ayudas para la compra, es una pregunta que también nos hacemos, que también hemos hecho propuesta al Instituto de Energía, que en este caso sería el que tiene la competencia y los fondos para llevarlas a cabo; no entendemos por qué no se hace. Así que, todo lo que puedan hacer para instar a que esa medida se tome será bienvenido por nuestra parte.

Respecto a los carriles bici nosotras entendemos los carriles bici como infraestructuras absolutamente necesarias pero que deben ser tejidas en red. También coincidimos en esa unificación de criterios, no de sistemas, por que la variedad va a hacer que nos podamos acomodar a los distintos tipos de vía, de uso y de combinaciones, pero sí que esa unificación de criterios nos consta que es una de las cosas que tiene el Ministerio de Transportes sobre la mesa. Lo consideramos muy importante. En concreto, prestar mucha atención a las intersecciones, que en realidad es donde se puede generar el riesgo o donde no puede quedar clara la prioridad de una de las partes.

Respecto a mejorar la estrategia quiero hacer un símil con el funcionamiento de las funciones que asumimos desde CONBICI. Si de verdad esto es algo que se prioriza en sus agendas, que están absolutamente convencidos, comuniquenlo, tanto ustedes como las administraciones públicas que están queriendo potenciar y motivar este uso. Organicen. La mayoría de las administraciones públicas quiere hacer proyectos ciclistas pero no ha creado equipos técnicos que creen alianzas con los colectivos para que esas políticas puedan llevar a buen puerto y se puedan desarrollar a nivel técnico.

Respecto a tesorería e inversiones, los fondos europeos nos parecen una gran oportunidad. Estamos trabajando con la Federación Europea de Ciclistas una propuesta para integrar la bicicleta en la Estrategia

cve: DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 16

de Transporte Intereuropeo que podría garantizar esa continuidad a la financiación tanto de infraestructuras como de proyectos y equipos técnicos. La equidad, para nosotros entendida como la diversidad, que somos y que además queremos que se amplíe y dar a eso un marco general. Esas serían las medidas.

Respecto a la pregunta concreta de 8-80 y de la ciudad de 15 minutos son dos conceptos que se complementan muy bien. El concepto 8-80 es que si puede caminar de forma autónoma un menor de 8 años y una persona de edad avanzada lo podremos hacer con comodidad el resto. Y añadir a esta perspectiva de las personas que la utilizan, diseñar las ciudades desde una perspectiva multifuncional, es decir, si especializamos las zonas de la ciudad, como se había hecho hasta ahora, si sacamos los polígonos de las ciudades y ahí tendremos que ir a trabajar y aquí tendremos que ir a comprar, y aquí viviremos, y allí vivirán las personas que ejercen los trabajos de cuidados, eso implica mucha movilidad, muchísima, y la hipermovilidad es un problema, que hemos visto además durante la pandemia, que es reducir la movilidad a la mínima expresión o hacerla más sostenible, garantizar lo que queremos, que es un sistema de seguridad vial que se preocupe de la salud y del medio ambiente al mismo tiempo que a las personas que tenemos derecho a movernos y acceder a cubrir nuestras necesidades.

Para conocer más la estrategia del ministerio creemos que lo mejor es que ejerzan ese derecho a preguntas tanto al Ministerio de Transportes como a otras administraciones, porque la estrategia la está liderando el Ministerio de Transportes pero DGT, por haber impulsado su redacción tiene mucho que decir; el Ministerio de Agricultura, con el programa de caminos naturales también tiene una gran capacidad inversora; la Secretaría de Estado de Turismo para impulsar el cicloturismo. Todo esto va a generar una movilidad ciclista que es importante que proteja esta estrategia de seguridad vial.

Les enviaré algunos ejemplos de cómo eliminar factores de riesgos, que para nosotros es la prioridad, de protección colectiva. Y respecto a las protecciones individuales, como el casco, por ejemplo, por los datos que manejamos tendría eficiencia en entornos por debajo de los 20 kilómetros por hora. Entonces la obligatoriedad no merece la pena. En otros espacios y en otros tiempos tuvimos que hacer un argumentario muy fuerte para ir en contra de esta obligatoriedad; creemos que no aporta, que no tiene ninguna capacidad de prevención, sino que lo que tiene es un abandono de los sistemas de bicicleta pública en contradicción con los sistemas europeos; en ningún país europeo se van a explicar que cuando cruce la frontera se tienen que poner un medio que al circular en ciudad y al circular en la carretera no les protege. Va a ser una anomalía europea; creemos que no merece la pena.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora Vergara, por sus intervenciones.

Vamos a dar la palabra a continuación al portavoz de Mesa Española de la Bicicleta, don Alfonso Triviño.

El señor **REPRESENTANTE DE MESA ESPAÑOLA DE LA BICICLETA** (Triviño Fernández): Muchas gracias, intentaré ser lo más breve, porque las preguntas tienen tela.

En principio, para cerrar el tema del Código Penal, contestando a doña María Jesús Moro, creo que estamos absolutamente de acuerdo con lo que se dijo en su momento que era que efectivamente aquellas imprudencias menos grandes que quedaran bien definidas tuvieran el mínimo reproche penal, pero sí estábamos viendo que estaba subiendo mucho la accidentalidad; la gente se estaba quedando tibia con el tema de los puntos, había como una especie de reacción de que no pasa nada y eso en ningún país de Europa ha pasado. Les voy a enviar, con la autorización lógicamente de las personas implicadas, varias resoluciones judiciales, autos de archivo donde incluso con el informe fiscal se nota cierto desprecio por las víctimas: a qué vienen a molestarnos si está claro que nosotros podemos quitarnos de encima el problema. Tal cual, porque en dos líneas resolver un archivo sin meterse en más profundidades a veces las víctimas se quedan como diciendo que no entienden lo que ha pasado, casi me mata un tío, que se ha saltado un stop, estoy vivo de milagro, he estado un mes en la UCI, he salido vivo y me he quedado con unas secuelas en que he perdido el equilibrio, etcétera, y ni siquiera me ha mirado el forense. Es lo que digo, esa frasecita se podría haber interpretado para el verdadero sentido que es quitar lo mínimo, creo que don Oscar Gamazo lo dijo en su intervención, no es lo mismo que un señor aparcando esté echando marcha atrás y que se le meta un niño que no un tío que se salta un stop. Pero es que a los jueces —y desgraciadamente ustedes son los que tienen en cierto modo que corregir esa jurisprudencia tan laxa— les da igual cual sea la infracción cometida, les da igual el catálogo. Esto es lo que nosotros estamos viendo en el día a día. Por lo tanto les hemos señalado precisamente al revés, queremos menos pena en este tipo de infracción, un mes de multa, pero no es para hacer un procedimiento más ágil, es por justicia de lo que significa la protección de las víctimas, de que el hecho disuasorio de cualquier persona que

cve: DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 17

cometa una infracción sepa que tiene consecuencias legales mínimas, pero penales, porque resulta que es más dura la sanción administrativa que no el que se archiven sistemáticamente los asuntos cuando hay víctimas. Eso lo hemos hablado por activa y por pasiva y los que estamos todos los días defendiendo a los ciclistas, como yo defiendo a ciclistas, lo estamos viendo. Entonces se ha abierto el melón, bien; les pido por favor que lo vean, se pusieron de acuerdo en su momento todas las fuerzas parlamentarias, lo tenían muy claro, pero yo les digo que desgraciadamente los jueces lo han interpretado para quitarse de en medio los asuntos y los fiscales no se están implicando, porque no defienden a las víctimas, se ponen del lado de los archivos, sistemático.

Respecto a las preguntas, las matrículas, el casco, totalmente de acuerdo. En ningún lado de Europa ni de nuestro entorno las bicicletas tienen matrícula. Se está hablando de bici registro, por supuesto el bici registro es algo súper útil, que tú voluntariamente registres tu bicicleta para caso de robo. Pero si hay un accidente normalmente los ciclistas se caen al suelo y se quedan ahí; puede haber fugas pero no consideramos que el hecho de tener que pagar una tasa, de tener que homologar un vehículo para que tenga una matrícula, sea lo suficiente. Es más, seguro que el riesgo que genera una bicicleta no es tal como para que merezca un seguro obligatorio. Por eso es seguros para vehículos a motor. Es mucho más útil que le ponga un seguro obligatorio en el seguro de hogar, que cubriría cualquier incidente que pudiera haber con la bicicleta y cubre muchísimos más riesgos, que es que se te caiga una maceta y que le rompa la cabeza a una persona. Eso sí que a lo mejor es la solución, incentivar el seguro del hogar, que casi todos los españoles lo tienen, que se sepa y que se hable con UNESPA para que UNESPA explícitamente contemple, dentro de las coberturas del seguro de hogar, desplazamientos en bicicleta; eso sería la verdadera solución. No me hagan obligatorio el seguro para que hagan caja las aseguradoras, pero sí, dentro del seguro del hogar propiciar que la gente se anime por que realmente merece la pena.

Respecto al casco, lo dicho. Los ayuntamientos no lo quieren, ¿por qué? Porque tienen sistemas públicos de alquiler. Pero no merece la pena el riesgo que hay de sufrir un accidente a baja velocidad en una ciudad, que es donde hay muchos accidentes pero, gracias a Dios, son leves, que el hecho de que obligues a poner casco disuasionariamente el beneficio que tiene el uso de la bicicleta. Es que es bestial, sabemos todos los beneficios que tiene el uso de la bicicleta en ahorros de costes energéticos, sanitarios, cada kilómetro recorrido es salud, etcétera. Bueno, pues merece la pena ayudar a la bicicleta.

Contestando a varias cosas, dentro de la estrategia, ¿cuáles son los puntos importantes? Hay un libro que está supercompleto, que lo primero que necesitamos es una oficina de la bicicleta que tenga peso político, y sabemos lo que es el peso político, ustedes lo saben más que yo; yo sé lo que es pegarse con las pareces y no sacar nada. Dijo Perico Delgado cuando estuvo en la reunión con el ministro Ábalos: Esperemos que este compromiso no suponga que tengamos que volver dentro de 15 años a decir lo mismo al Gobierno de turno porque todo esto se haya quedado solo en una declaración de buenas intenciones. Ya nos pasó con Magdalena Álvarez en el año 2005, que en una reunión nos prometió el oro y el moro; luego vino Perico diciendo hace 15 años tuvimos una reunión con doña Magdalena Álvarez, espero que dentro de 15 años no venga con la cachaba a decir lo mismo que dijimos a doña Magdalena Álvarez. Impulso político. Está escrito, y lo único que les pido, que se coordinen. Primero, una ordenanza tipo que llevamos pidiéndola hace tiempo para que cada ayuntamiento no tenga una norma distinta. Por ejemplo, la S-35, esa señal cuadrada, que en vez de ser redonda azul de la bicicleta, pues la S-35 que es la posibilidad de optar por entrar en un carril bici pero que no es obligatorio, resulta que no existe en el catálogo de señales. Un catálogo de señales también, porque ahora resulta que en la reforma del reglamento de la circulación está la Dirección General de Tráfico postulando señales que creemos que debería hacer el Ministerio de Fomento, que no se ponen de acuerdo. Llevamos 10 años haciendo alegaciones al catálogo de señales específicas de la bicicleta; esto está ahí paralizado. El pobre Antonio Pérez Peña, que es el jefe del servicio de señales del Ministerio de Transportes lo tiene preparado para que haya un impulso político y decir nos sentamos con la Dirección General de Tráfico y este es el catálogo de señales, porque hay cuatro señales que cubren todo y son las únicas cuatro que hay; el resto de las señales que se utilizan en Europa, ¿dónde están? Y luego una nueva Ley de planta de seguridad vial, que se coordine con la Ley de movilidad sostenible que quiere hacer el Ministerio de Transportes. Yo estuve en los grupos de trabajo con el anterior director general de Tráfico, Gregorio Serrano para crear una nueva Ley de planta y movilidad sostenible; se trató de los coches autónomos, con el Ministerio de Transición Ecológica. Hubo un grupo de trabajo del Consejo Superior de Tráfico, que fueron como 15 o 20 reuniones, de las cuales yo fui a 10, hubo un trabajo ahí y se iba a hacer una nueva Ley de planta de seguridad vial y movilidad sostenible. Pues son se va a hacer, lo único que se va a tocar son los puntos

cve: DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 18

con los móviles. La Ley actual de seguridad vial es una ley de multas de tráfico, cuando tú te saltas una norma de tráfico y es un parcheo, tras parcheo, tras parcheo, un texto refundido que es lo mismo en el año 1992, con ciertas variantes.

Otra pregunta, cuáles son los temas políticos de coordinarnos entre distintos ministerios, ayúdenos ustedes. Lo único, vuelvo a reiterar, la oficina de la bicicleta con peso político, es clave, pero no una oficina que dependa del Ministerio de Transportes que coordine todo el tema de movilidad, porque tiene que ser alguien que sepa de esto, que tenga peso político y que tenga contacto directo con el ministro. Creemos que es el ministro el que ha asumido el liderazgo político en primera persona, ese fue su compromiso, y nosotros salimos con la convicción de que el ministro Ábalos quería tirar personalmente del carro. El no va a poder, a lo mejor, pero sí va a poder una persona de su máxima confianza estar ahí coordinando todos los ministerios, llamando a los teléfonos, ser un profesional en solucionar los problemas de la bicicleta.

La última pregunta se refería a cómo reducir la contaminación. Pues cambiar el paradigma de movilidad. Nosotros consideramos sinceramente que se está viendo cómo está funcionando en las zonas donde los vehículos no pueden pasar, las zonas peatonales, donde está prohibido el paso del vehículo privado. Vamos a cambiar el que de verdad utilizar el coche para ir al campo, y tienes que atravesar tres manzanas. Moverse un poco más, pero para eso hace falta desmitificar el coche. El coche no es un síntoma ni un símbolo de poder, es una herramienta que, y en eso estoy totalmente de acuerdo con el portavoz de VOX, si queremos utilizar el coche, podemos utilizar el coche pero no a costa de que el 80 % del espacio esté ocupado por tres coches y el 20% por cien personas que quieren caminar o cien ciclistas que quieren desplazarse. El otro día se mencionó el tema de los taxis. Resulta que en el centro de Madrid el 85 % del espacio que utiliza el taxi está vacío, van dando vueltas, y se hacen una media de 150 kilómetros. Habrá que plantearse, por que el taxi, digan lo que digan, es un servicio público pero es un alquiler de un vehículo privado, no se pueden subir 60 personas como en un autobús. Vamos a ver si cambiamos de paradigma de movilidad, apoyamos completamente todo lo que son las reformas legales para que los ayuntamientos puedan espaciar su territorio para facilitar a los modos no contaminantes el poderse desplazar. Y lo más importante para que no haya contaminación, que los ciclistas perdamos el miedo a salir. Antes en la carretera de Colmenar —yo monto mucho en bicicleta— había miedo porque era un arcén pequeñito y morían ciclistas a porrillo en las entradas, en las salidas de los cruces; se hizo un carril bici y aquello está superpoblado. Y es lo que digo yo, en el momento en que haya carriles bici buenos, iremos por allí y la señora y el señor mayor harán un traslado en bicicleta porque no tendrán miedo. Eso es lo que se tiene que hacer apoyar realmente la bicicleta y fijarnos en lo que pasa en otros países, no inventar nada, fijarnos en lo que pasa en otros países con mucha más experiencia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Triviño. Gracias también, señora Vergara por su comparecencia, gracias a los dos por acompañarnos esta tarde. Espero que no sea la última vez que puedan estar en esta Comisión. Muchísimas gracias. Buenas tardes.

Vamos a suspender cinco minutos la Comisión para despedir a los comparecientes y recibir a los siguientes.

— **DE LA SEÑORA ALONSO DE ARRIBA (VICEPRESIDENTA DE PLATAFORMA MOTERA PARA LA SEGURIDAD VIAL)**. (Número de expediente 219/000425).

— **DEL SEÑOR RIAÑO SEBASTIÁN (SECRETARIO GENERAL DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DEL SECTOR DE DOS RUEDAS, ANESDOR)**. (Número de expediente 219/000426).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos la sesión.

Vamos a hablar de motocicletas y de motoristas. Para ello, comparece en primer lugar la Plataforma Motera para la Seguridad Vial, asociación que tiene como objetivo informar, formar y educar en valores no solo al colectivo motorista sino a todo aquel que comparte las vías. En su nombre le damos la bienvenida, a doña María José Alonso, vicepresidenta de esta plataforma. Muchas gracias, señora Alonso. Tiene la palabra por un tiempo aproximado de 20 minutos. Cuando quiera.

La señora **VICEPRESIDENTA DE PLATAFORMA MOTERA PARA LA SEGURIDAD VIAL** (Alonso de Arriba): Buenas tardes a todos. Gracias a esta Comisión por volver a invitarnos a comparecer y acompañarles una vez más.

ove.DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 19

Saludos falleros, estamos en pleno 18, sería la nit de la plantà, no podemos, pero vamos a plantar nuestro granito de arena aquí y vamos a hacerlo lo más ameno posible, eso ya se lo aseguro yo, porque no soy políticamente correcta, quien me conoce ya lo sabe. Nos gusta ser directos y honestos; nuestros valores son principalmente nuestra guía. En nombre de toda esta familia que se llama PMSV vamos a prometerles, les prometo que no vamos a dejarles indiferentes, no se van a aburrir y mucho de los intervinientes seguro que se van a reír con más de alguna de las anécdotas que voy a contar.

Voy a hacerles un resumen muy breve de lo que es nuestra asociación. Nosotros venimos haciendo durante muchísimos años, desde el año 2006 aproximadamente, muchas acciones en pro de la información, formación, recomendaciones y concienciación. Empezamos como muchas organizaciones, haciendo manifestaciones a pie de calle. Nuestro principal objetivo era llegar a las administraciones a través de estas manifestaciones. Una vez que logramos abrir esa pequeña puerta ya empezamos a hablar realmente en serio, que es como a nosotros nos gusta, hablar en los despachos. Decirles que pertenecemos al grupo de trabajo GT-52, a GT-50, somos parte de la Global Alliance, organización sin ánimo de lucro a nivel europeo, firmantes de la Carta europea de la seguridad vial, pero sin duda lo que más nos llena es el trabajo de campo, es decir, asistir a esos colegios, a esos institutos y allá donde se nos requiera, para dar nuestro punto de vista, hablar claramente a los jóvenes y no tan jóvenes, sobre los pros y los contras de una motocicleta, sobre las bondades que tiene, que las tiene, pero cómo hay que saber explotarlas de manera segura y no empezar a ir en ella porque alguien le ha dicho que es bonita, que es chula, que te da mucha libertad y que mola mucho utilizarla. Hay que utilizarla siempre con responsabilidad, pero igual que otro tipo de bici.

La falta de valores, educación y respeto es lo que está provocando la alta siniestralidad, no solo de este vehículo, sino de todos los vehículos, incluyendo los peatones, y la nueva movilidad que se ha incorporado ahora, que son los vehículos de movilidad personal, los patinetes. Es un espacio el vial, el espacio público de y para todos y eso es lo que más nos satisface, el poder informar e inculcar los valores que por desgracia, en esta época en la que estamos, es lo que está fallando.

Luego está la parte más engorrosa, que es el trato directo con las diferentes administraciones, con los titulares de las diferentes villas, con continuas peleas, ideas y venidas, que si esto es legal, que si esto es ilegal, que si esto se coge con pinzas, que si hay que revertir ciertas actuaciones. Esto lo llevamos haciendo desde hace muchos años, y es lo que tiene, como cada equis años se cambian ciertos titulares y se va modificando todo, tienes que volver otra vez a partir de cero, volver a hacer una presentación de quiénes somos, qué hemos hecho, volvemos a perder tiempo y al final se pasan legislaturas y no hemos hecho nada. Todo esto llevamos haciéndolo años y nos sorprende que ahora, en pleno 2021, se vuelva a debatir por segunda vez la segunda Agenda 2021-2030 y algunos entes pongan sobre la mesa algo a imitar de otros países, cuando aquí, en nuestro país, tenemos grandes y muy buenas iniciativas. Deberían de fijarse más en muchas hormiguitas que trabajamos aquí y no mirar tanto o solamente lo que realizan grandes empresas o lobbies o grupos de gran peso específico por su ventajosa posición económica y social.

Hemos hecho visibles objetos colocados en muchas vías, que para la mayoría de los usuarios pueden resultar un objeto más. En la anterior comparecencia, tuve el placer de escucharla online, soy así de rara, me encanta escuchar los directos de la Comisión sobre Seguridad Vial, y se hablaba de temas —fue una diputada de aquí que hizo alusión a ello— como los famosos bloques de cemento de hormigón que se han puesto en Barcelona. Eso es una salvajada, igual que los segregadores que se ponen, eso es otra salvajada; igual que contenedores de basura que se ponen en cruces, esa es otra salvajada y ya no solo por los motoristas y por los ciclistas, sino por los propios peatones. Apaciguar el tráfico como se intenta apaciguar, y estamos totalmente a favor de apaciguar el tráfico en velocidad 30 en ciudad, no viene por poner un pictograma en el suelo y que ponga 30, viene por modificar otra serie de aspectos que están en los laterales de esa calzada donde está el pictograma velocidad 30.

Pero vamos a ceñirnos a lo que dicen los puntos de la Estrategia de Seguridad Vial de esta Agenda 2021-2030. Voy a empezar con algo que no viene en esa estrategia pero creo que es de suma importante. Esta Comisión sobre Seguridad Vial en la que estamos, siendo tan importante, no entendemos cómo no es una comisión legislativa, sigue siendo una comisión no legislativa. De hecho la seguridad vial, ahora que estamos con esta famosa pandemia, es considerada pandemia por la Organización Mundial de la Salud, se nos van un millón y medio de vidas al año por siniestros viales. Por lo que, tiro el guante y esperemos que en la próxima legislatura ya en esta Comisión se hagan proposiciones de ley y no proposiciones no de ley.

cve: DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 20

Vamos a empezar con el punto 2 de la estrategia, por algo que nos ha llamado un poquito la atención. Se habla de la vulnerabilidad en el transporte público de mujeres. ¡Hombre! que se plantee la vulnerabilidad de una mujer por ir en transporte público quiero pensar que es una mala redacción del documento, porque en esta época donde se habla tanto de igualdad, de paridad, de justicia, lo que menos interesa es que nos señalen. Si va por el tema de estar embarazada, una mujer embarazada no está enferma, simplemente está embarazada, ya está. ¿Que hablen por vulnerabilidad por el sistema público de transporte? Ahí igual sí nos metemos, yo también soy usuaria de transporte público, aparte de motocicleta, que es como más voy, también voy en vehículo privado, en coche, pero me resulta extraño que en mi coche tenga cinturones de seguridad y en el transporte público no los tengan. Me resulta extraño que hablen de niños también como vulnerables y personas mayores en transporte público y no haya sistemas de retención infantil en el transporte público o cinturones de seguridad de tres puntos para esos niños, vulnerables hasta cierto punto, pues se supone que tienen que ir acompañados por mayores. Este es un pequeño detalle que yo quería dejar ahí, por que me ha extrañado que en esta estrategia, en esta relación, en este punto, desde nuestro punto de vista ya empieza a fallar un poquito.

Continuamos con errores de redacción. Vamos al punto 2, y les leo: Proclamación del periodo 2021-2030, para la seguridad vial. Perdón si hablo tan rápido es que estoy acostumbrada a la radio que como nuestro compañero de luz de cruce me tiene a saco y me deja un minuto, tengo ir a toda velocidad. Con el objetivo de reducir en un 50 % las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico. ¿Cómo que accidentes de tráfico? Estamos hablando en 2021, ¿que no nos ha entrado en la cabeza que no se llaman accidentes, que son siniestros? Los accidentes son otras cosas, con lo cual seguimos con una estrategia que ya empieza a estar mal enfocada en el mismo momento en que la redacción está mal ejecutada.

Vamos con el punto 7 de la estrategia, en donde hay un link muy interesante, nos llega un documento que se llama Salve vidas, de verdad superinteresante. Dentro de este hay algo que habla de liderazgo. Les voy a leer por si no lo han leído. Los componentes básicos de Salve vidas son el control de la velocidad, el liderazgo, el diseño y la mejora de las infraestructuras, la seguridad de los vehículos, la vigilancia y el cumplimiento de las leyes de tránsito y la supervivencia tras un —volvemos otra vez— accidente. Omo ven siguen con la persistencia del accidente en lugar de siniestro, pero esto ya lo damos por informado. Llama la atención lo de liderazgo, ¿liderazgo de quién, de quiénes? ¿Quién tiene que llevar la batuta en esto y por qué hago referencia a esto del liderazgo? Les voy a poner varios ejemplos. Cuando llega determinada fecha, en el mes de junio, a algunos municipios les da por crear lo que se llama o nosotros llamamos arte callejero, que es directamente inventarse señales de tráfico, colocarlas sin más y darles mucho bombo y hacerse muchas fotos. ¿Dónde las colocan? En las vías públicas, justo en unas zonas que son compartidas, de extrema peligrosidad y donde no deberían colocarse. No sé si saben que hay un catálogo oficial de marcas viales que es la norma 8.2-IC, y están, entre otras, otras marcas viales que también les gusta mucho inventarse y que les llaman los pasos para peatones multicolores y con muchas filigranas, que está regulado en el Reglamento General de Circulación en su artículo 168.c. Esto no es un invento de alguno que tuvo una inspiración un día, la señalización está recogida en la Convención de Viena sobre señales de carreteras y señales. Esta Convención fue acordada en el Consejo Económico y Social de Naciones Unidas en su conferencia de tráfico por carretera en Viena el 7 de octubre de 1968; entró en vigor en 1978. Esta conferencia también estableció la convención sobre tráfico por carretera, el cual complementa esta legislación al estandarizar leyes de seguridad vial internacionales. La Convención se extendió sustancialmente al Protocolo de Ginebra de 1949 sobre señales de carretera y señales, basados a su vez en la Convención de Ginebra sobre la unificación de las señales de carreteras. Algunas enmiendas se han incluido con posterioridad, porque lógicamente todo va avanzando y todo se puede ir complementando, pero lógicamente bajo un marco legal, no porque a alguien se le ocurra hacer un invento.

¿Por qué les cuento todo esto? Porque todo está pensado para que todos los usuarios podamos entender cómo funciona la norma y cuál debe de ser nuestro comportamiento cuando nos encontramos con esas señalizaciones. Si resulta que un organismo de rango inferior se puede saltar a la torera una norma de rango superior, ¿nos pueden decir dónde está ese liderazgo del que se hablaba en el punto de la estrategia? Mejor aun, ¿alguien nos puede explicar quién va a poner freno a esto? Porque además les recuerdo que si ya de por sí tenemos una batalla sobre el tipo de pintura utilizada en la señalización, con unos índices de CRT bajísimos, que en algunos municipios estos CRT les suena hasta chino. ¿qué excusa es la que encuentran para que sigan colocando pasos de peatones multicolores por el hecho de que, según ellos, son más visibles para los niños pequeños y hay que hacer más visibles a según qué

owe.DSCD-14CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 21

colectivos? De nada nos sirve entonces ir a colegios y explicarles cómo pueden convivir cuando salen por la puerta de su casa haciendo caso a ciertas señalización, entre ellas esos pasos para peatones, cuando se van encontrando de cara al colegio cosas extrañas que han colocado ahí según quiénes. En esto estamos implicados muchos entes, policías locales, formadores viales, asociaciones sin ánimo de lucro, coordinadores de educación vial de jefaturas de tráfico, asociaciones de víctimas; acudimos a estos centros para inculcar la educación, la empatía y la responsabilidad de esos menores en el respeto de la norma y el memorizar cuál es el tipo de señalización a respetar si de repente un día se encuentran con unas pintadas de color en el suelo, les hará gracia pero, ¿van a saber interpretarlas? ¿A quién van a hacer caso? Esto, señorías, es un grave error, primero porque se está transgrediendo una norma con el consiguiente vacío legal ante un siniestro en esa zona. Si yo me caigo con la moto en ese paso para peatones pintado de colores, ¿qué ocurre ahí? ¿De qué líder es la responsabilidad? Pero resulta que si él o yo o cualquiera de nosotros ponemos una pegatina en una señal de tráfico la que nos cae no es chica. ¿A qué líder debemos pedir responsabilidades? Porque al final alguien tiene que tener la responsabilidad y no puede ser un ente, sino a lo mejor algún técnico, avalado por alguien de arriba que se llama líder, es al que a lo mejor habría que pedirle explicaciones de por qué no se rige por esa norma técnica.

Estoy segura de que hay otras maneras para dar visibilidad a colectivos o hacer reivindicaciones que no sea utilizando las vías públicas.

Vamos a tratar ahora más temas del punto 7, y esto va a ser el grueso, digamos, el que nos toca más directamente a nosotros, que es hablar de las infraestructuras y de la mejora de las mismas. Vamos ya al manido tema de los sistemas de contención de vehículos que deberían ser, según nuestro punto de vista, integrales. ¿Qué quiere decir eso? Que estén protegidos por la parte inferior para que sea justo el que si hoy voy en moto el Estado me protege y si mañana voy en coche el Estado ya me está protegiendo. Los deberes hay que hacerlos en tiempo y forma; no decimos que no haya avanzado, por supuesto que se ha avanzado, pero a este ritmo van a desaparecer los vehículos y las infraestructuras no van a esta a la altura. ¿Tanto cuesta gastar dinero en lo que es prevención, una palabra que también parece que se haya olvidado? Porque si no a este paso el Ministerio de Sanidad no va a dar abasto. Con esto no queremos decir, ni muchísimo menos, que la Administración sea la culpable de todos los siniestros viales, en absoluto. Nosotros como ciudadanos tenemos que respetar la norma, tenemos que ir adecuadamente equipados los que vamos en moto, eso está claro, para que nuestras lesiones en caso de caída sean menores, pero ¡jojo! hay ciertas vías que dejan muchísimo que desear. En esto volvemos a los sistemas de contención de vehículos. La Red de Carreteras de España es de unos 165 624 kilómetros, de los cuales 26 403 son competencia directa del Ministerio de Fomento. Rebuscando un poco por Internet hemos visto en la revista de *Tráfico y Seguridad Vial*, de la Dirección General de Tráfico, un dato muy interesante y es que hay 3 000 kilómetros en donde están colocados esos sistemas de protección para motoristas, de 26 403 solo hay 3 000 kilómetros asegurados. Afortunadamente esto no ocurre en comunidades autónomas y diputaciones que sí se han puesto las pilas y han invertido en desarrollar este tipo de sistemas de contención integrales. Solo voy a decirles una cosa, creo que tenemos el mismo derecho cuando utilizamos los vehículos de cuatro ruedas que cuando los utilizamos de dos ruedas. Voy a dar otro dato sacado del informe anual de Transportes e Infraestructuras del año 2018, en el que da un dato muy interesante. Habla de millones de kilómetros recorridos por tipo de vehículo. Pues bien, las motocicletas ganamos por goleada, con 86,34 % de kilómetros recorridos sobre el cien por cien de todo. Si con estos datos no merecemos tener un respeto y que se mire por la seguridad integral de los usuarios de dos ruedas, no sé qué es lo que vamos a tener que hacer.

Quiero que se fijen en una pequeña distinción. Hay una parte que pone motos, con un 1, en donde se ponen el número total de kilómetros recorridos y luego hay otra parte en la que pone «ligeros» que trata sobre vehículos ligeros que también nos meten a las motos. ¿Por qué digo esto? Por otra cosa que ha salido hace unos días en la Comisión sobre Seguridad Vial, algo que se llama los peajes, que si bien es verdad que algunos ya están dejando de existir, se han retirado, hay otros que siguen persistiendo. No quiero dejarme este texto que es muy importante. ¿Por qué las motocicletas tenemos que pagar una tarifa igual a la que pagan los turismos, vehículos que son mínimo 1 500 2 000 kilos de hasta cinco plazas e incluso pueden llegar a ocho plazas, según marca aquí lo que son los vehículos ligeros? ¿Desgaste de vía? No es la misma, solo tenemos dos ruedas, dos ocupantes. Por tanto, ¿a qué se debe esta distinción? Hemos hecho llegar un recurso en donde pedimos que por favor se haga una subcategoría dentro de vehículos ligeros para que las motocicletas tengan un peaje inferior al de los vehículos ligeros de cuatro ruedas, porque nos siguen llamando turismos vehículos ligeros. Nosotros no somos turismos vehículos

cte DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 22

ligeros, somos, en todo caso, vehículos ligeros o motocicletas ligeras, nada más. Al margen de esta tarifa, también hay que tener en cuenta otra cosa, que en la mayoría de las autopistas de peaje, por aquello de que tienen una proyección especial, son más seguras, entre comillas, los sistemas de protección de vehículos integrales hasta la fecha, y he recorrido varias, no he visto ni un solo metro, ni un kilómetro que esté protegido por la parte inferior, y aun así tengo que pagar la misma tarifa que un vehículo de cuatro ruedas y hasta ocho ocupantes, ¿por qué si no me están dando la misma protección? ¿Por qué ese menoscabo al usuario de dos ruedas? Ahí lo dejamos también.

Vamos a seguir hablando de infraestructuras, y de algo que se ha puesto muy de moda ahora para una plataforma muy conocida por todos ustedes y por todos nosotros, que tiene mucha repercusión en medio televisivo, y en donde un grupo de personas han dicho que hay que volver a colocar señales indicando los puntos negros o los tramos negros de las vías. ¿De verdad, después de tantos años y tanta gente implicada y experta, solo se les ocurre que hay que volver a poner otro obstáculo más en la vía? ¿Después de tantos años no se les ha ocurrido hacer una auditoría de esos tramos para eliminar la peligrosidad y no poner otro obstáculo más? Es que al final, entre tanta señalización, tanto panel publicitario, tanto panel de tramo peligroso no vamos a poder ver ni el paisaje. Si ya en la ciudad no vemos nada, porque está todo lleno de objetos por todos los lados y es superpeligroso, cuando vamos a hacer turismo no sé adónde vamos a tener que ir a hacer turismo, a montaña solamente, porque la verdad es que cuando uno va en ruta lo que te gusta es disfrutar del camino, luego ya cuando llegas al destino sigues disfrutando de la zona, pero te gusta disfrutar y ver el camino.

Voy a hacer referencia a una frase que dijo el catedrático Luis Montoro en su intervención —perdóname Luis— en donde dijo: Tenemos unas infraestructuras brutales. Y tanto que son brutales, ya no por el exceso de kilómetros sino por el exceso de baches que hay en la mayoría de las nacionales, comarcas u otras; son brutales porque perfectamente no hace falta que se vayan ni a Arabia, ni a Argentina, ni a África a hacer el Dakar, pueden hacerlo en muchas de las nacionales de muchas comunidades autónomas que les puede señalar aquí, Castilla y León, Extremadura, Castilla-La Mancha, Andalucía. De verdad, ¿qué nos estamos perdiendo que desde la primera reunión que tuve con el director general de Tráfico actual, que tuve el gusto de conocer en el año 2007, y estamos en 2021, seguimos hablando exactamente de los mismo? ¿En qué hemos avanzado si estamos redactando la de 2020-2030? Avanzar, avanzar, por lo menos en el trasfondo; vemos poco avance.

Vamos a continuar con los famosos paneles y la famosa señalización, que bien es cierto que acompañé al director tanto el día 30 de septiembre, en la Dirección General de Tráfico, junto al ministro Grande-Marlaska, como el sábado de la semana pasada, que estubo en Valencia haciendo la presentación de varios tramos de puntos peligrosos. Doy fe de ello, y aquí voy a tirarme una piedra a mí misma, porque efectivamente esas zonas donde se van a poner los paneles de aviso de tramos peligrosos son realmente carreteras que están en muy buen estado, Diputación y Generalitat han invertido mucho dinero en poner un asfalto estupendo y unos sistemas de protección estupendos, pero como en cualquier cocido, hay garbanzos negros, y esos garbanzos negros han tomado esas zonas como su propio circuito. Tenemos un ten con ten ahí; por un lado hay que señalizarlo para que vean que es entramo donde cada fin de semana se suceden siniestros, unos mortales otros graves, pero por otro lado tenemos el pensar: es que parece que basta que arregles una carretera, la pongas en buenas condiciones para que la gente se vaya a la carretera a correr como si aquello fuera un circuito. ¿Dónde está el equilibrio, qué es lo que podemos hacer? Estos paneles ya le dijimos al director —nos lo prometió y nos lo dijo en el mes de septiembre— que iban a ser tramo eventual, que no iba a ser tramo para siempre, sino que iban a hablar con los diferentes titulares de la vía para ver de qué manera podían esos tramos volver a re proyectarse o buscar una solución para que no fuesen tan peligrosos. Los que hemos ido por ciertas zonas, no sé Chema, pero en la Comunidad Valenciana seguro, segurísimo, el alguno de los tramos va a ser inviable porque la orografía no lo va a permitir, por lo que va a tener que dejarse ese panel. Lo que solicitamos es que haya sentido común, que es algo que falta, hay vemos que somos o son demasiado cuadrados. ¿Esto entra dentro del marco legal, son paneles que son fusibles, panelables? Aquí la norma me dice que puedo plantar los postes IPN, postes que son descatalogados en las barreras de contención de vehículos por la peligrosidad que supone para el usuario de dos ruedas. Resulta que te pone panel panelable con los postes IPN. Pues no, el mensaje es el día me confunde, no la noche, el día me confunde. No puedo señalar una zona peligrosa con un poste peligroso, es que es de sentido común; gasten un poquito más de dinero, dentro de la legalidad se puede hacer, pongan dos postes rectangulares juntos, sostienen ese mismo panel, porque entendemos que es de más envergadura y pesa más, y ya está. Claro, te responden:

owe.DSCD-14CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 23

es que nos dicen que según la norma si ese panel se coloca detrás de una barra de contención que ya tiene el sistema de protección inferior, que se puede colocar. ¿Pero a usted quién le ha dicho o en qué informe viene que al cien por cien de las caídas de los motoristas vayan al suelo, es que no hay nadie que salte por encima de la barrera? ¿Y si justamente alguien cae sobre ese poste? Contestación: pero es que eso es algo como muy excepcional. Dígame usted a la familia del que fallezca contra ese poste que eso es una excepcionalidad. Claro, como usted no va a ir, le va a tocar ir al policía de turno.

Se podría incluir en la infografía de ese documento Salve vidas, cosas muy importantes y muy interesantes. Se habla de vías y bordes de vías seguros. Aquí podríamos tratar varios temas, entre ellos los obstáculos de los que ya hemos hablado en las zonas urbanas, contenedores de basuras, los mupis publicitarios, los mupis del transporte público, elementos decorativos como mobiliario de jardinería, mobiliario urbano, hay tantos peligros en la zona urbana, que de hecho ha reputado la siniestralidad en zona urbana, que es tan peligroso tanto para el motorista como para el ciclista. Por eso me he quedado un poco perpleja con la anterior intervención cuando han dicho que el casco no importa en la bici en ciudad, me he quedado un poco a cuadros, no sé. El casco está pensado, y hay una ingeniería detrás de ese elemento, para proteger y absorber el golpe y que no se lo lleve el cerebro; ¡ah! pero es que cualquier casco se parte cuando cae. Pues si se ha partido es que ha hecho su faena, ha hecho su trabajo. Si no se hubiera partido no hubiera hecho su trabajo y el golpe lo hubiera recibido tu cerebro. Entonces nos quedamos un poco perplejos, bueno allá cada uno con su vida lo que se quiera o lo que no se quiera. Entonces en las ciudades a 30 —hago una reflexión—, ¿por qué los motoristas van a tener que llevar casco? Si no es tan peligroso, qué más da. Vamos a disfrutar de los olores de los jardines de nuestras ciudades, de los naranjos, ahora en Valencia. Son cosas que realmente no comprendemos. Esta es una pequeña anécdota en relación con lo dicho por la interviniente anterior.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Alonso, tiene que hacer un esfuerzo para ir concluyendo. Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA DE PLATAFORMA MOTERA PARA LA SEGURIDAD VIAL** (Alonso de Arriba): Voy a forzarle más todavía.

Dentro del tema de usuarios seguros, hay que tener en cuenta varias cosas. Primera, la formación y aquí entran dentro las escuelas de formación, es decir, para que un usuario aprenda a saber ir en moto, el primer sitio donde tiene que aprender es en las escuelas de formación, es decir, los formadores viales, si quieren en sus autoescuelas dar clases de moto tendrán que especializarse y saber ir en moto, y hacer un curso específico de moto. No se puede enseñar a ir en moto si no se sabe lo que es, porque no es solo cuestión de técnica, hay otras cosas alrededor que solo los que sabemos ir en moto podemos percibir. Pero no me refiero solamente a los formadores viales, sino a los examinadores de Tráfico. Un examinador de Tráfico, que ni siquiera tiene el permiso de moto, ¿cómo va a saber en un momento dado que un alumno, cuando está haciendo el examen práctico, ha hecho un pequeño zigzag, cómo va a saber que eso ha sido un fallo de él porque se ha sentido inseguro? Pues no, a lo mejor ha hecho ese pequeño zigzag porque ha visto una mancha de aceite en el suelo, una pequeña rotura, un clavo en el suelo. Claro, si no tienen el permiso eso no lo perciben porque van atrás en un coche.

Fundamental, reciclaje. Es importantísimo hacer un reciclaje, pero ya no solamente de vehículos de dos ruedas, de cualquier vehículo, porque la tecnología avanza, vamos comprando vehículos nuevos pero si no sabemos utilizar lo que traen esos vehículos de poco nos va a servir.

Usuarios seguros. Solicitamos que se derogue el hecho de poder llevar una motocicleta de hasta 125 centímetros cúbicos teniendo exclusivamente el permiso B de coche. ¿Desde cuándo una moto y un coche se llevan igual? Por esa regla de tres, ¿para qué existen los permisos de moto si con el permiso B, y encima con tres años, a lo mejor al primer año, ya podéis llevar una moto? Y porque sea de 125 no quiere decir que sea menos peligrosa o sea menos potente, porque habría que ver las motos de 125 que hay hoy en día en el mercado. Hay que suprimir el hecho de que se pueda acceder al permiso de conducir teórico de manera libre; estamos hablando de presencia online, porque *face to face* es lo mejor que hay. No quiere decir que no se pueda complementar con clases online, por supuesto que sí, las tecnologías hay que saber utilizarlas y saber explotarlas de manera positiva, pero por favor, acceder de manera libre a un permiso de conducir, ¿quién te va a resolver las dudas? Te compras un librito, te lo lees, te haces cuatro test y ya puedes salir a la calle y aventurarte a ver qué es lo que pasa.

Equipamiento de motoristas, otra parte importante.

cve: DSCD-14-0-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 24

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego, señora Alonso, que enuncie las observaciones que le quedan para después en la réplica pueda completar si acaso, porque tenemos que dar paso al siguiente compareciente. Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA DE PLATAFORMA MOTERA PARA LA SEGURIDAD VIAL** (Alonso de Arriba): Perfecto.

Equipamiento de motoristas. Hay que empezar por la base: chaqueta, pantalón, botas, casco, guantes y, por supuesto al final, si alguien tiene dinero un airbag, y luego replicaré en esto del airbag porque seguro que va a haber más de una pregunta. No tiene sentido que en prendas obligatorias paguemos un IVA de un 21 %, porque no es un impuesto de lujo, es algo que nos están imponiendo y es por nuestra seguridad, igual que el casco y el resto de equipamiento. Y los airbag. Hace poco sacaron una campaña —está aquí mi compañera al lado—, junto con DORNA y el RACE, en donde pusieron unos pilotos con unos ejemplos. De verdad, les quiero mucho, tengo mucha amistad con muchos pilotos, pero no tiene nada que ver los airbag y el equipamiento que tienen los pilotos en los circuitos, que es un entorno controlado con lo que tenemos en nuestras carreteras. No pueden proponernos ponte un airbag, porque a ellos se los compran sus patrocinadores y nosotros nos lo tenemos que pagar. Por lo cual nosotros proponemos desde aquí otro hashtag, dame el chaleco cuando compre la moto, igual que cuando nosotros nos compramos un vehículo los dan el airbag y los cinturones de seguridad. Luego en las réplicas puedo seguir sumando.

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

Sin perder tiempo vamos a darle la palabra a continuación a don José María Riaño, representante de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas, ANESDOR, entidad que representa a las marcas del sector de los vehículos ligeros en España, bicicleta eléctrica, triciclo, cuatriciclo, ciclomotores y motocicletas.

Señor Riaño, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DEL SECTOR DE DOS RUEDAS, ANESDOR** (Riaño Sebastián): Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias a todos los diputados presentes en esta Comisión que lógicamente es nuestra Comisión favorita en ANESDOR y que procuraré, siendo el último compareciente en la sesión de hoy y siendo un jueves que es como un viernes, voy a procurar ir lo más ligero posible y dar espacio para sus preguntas.

Comparecemos hoy para explicar la visión que nosotros tenemos del sector de la moto en relación a la Estrategia española de seguridad vial de la próxima década. Entendemos que la moto tiene que ser un capítulo importante de esta estrategia y para facilitar las explicaciones y los datos que les presentaré a continuación, les hemos entregado un pequeño librito y además se lo dejamos en digital para que tengan los datos en formato digital y nuestros datos de contacto para que a continuación de la intervención puedan plantearnos todo lo que necesiten.

Voy a ir siguiendo este librito; tienen un índice de temas, no me voy a detener. Muy brevemente, ¿quién es ANESDOR? ANESDOR es la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas. Tenemos el orgullo de ser la asociación de automoción más longeva que hay en España. Representamos más del 95 % del mercado español alrededor del mundo de la moto, son principalmente fabricantes, importadores también de vehículos, pero también todo lo que es el resto de la cadena de valor del sector de la moto, fundamentalmente componentes y accesorios. Contamos también con algunos colaboradores estratégicos, como la Real Federación Motociclista Española y en el ámbito de ANESDOR participamos en todos los foros que podemos para aportar nuestro granito de arena alrededor de la seguridad vial y de la movilidad. Somos miembros del Consejo Superior de Tráfico, de la Comisión Catalana de Seguridad Vial, en definitiva de todos. Qué les voy a contar, la agenda de grupos de trabajo y los numerosos foros presentes. También formamos parte de la red internacional, creemos que esto es importante; somos miembro activo de ACEM; el 80 % de las cuestiones nos vienen ya heredadas desde Bruselas y es muy importante estar en los foros internacionales; participamos también en IMMA. Es tener una visión global, decía, es importante, porque nos permite compartir experiencias, extraer mejores prácticas, aplicarlas aquí en nuestro país. Toda esta relación internacional consideramos que enriquece; también procuramos posicionar a España, lógicamente, en una buena posición en este ámbito internacional.

ove: DSCD-14CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 25

Entrando ya en materia, en la moto. Antes de enfocar el papel que debe recibir la moto en esta estrategia de seguridad vial me gustaría hacer algunas pequeñas reflexiones sobre la moto. En primer lugar, seguro que en esta misma Comisión habrá gente que use la moto, habrá gente que no use la moto, habrá gente que esté a favor de las motos, en contra. Yo creo que estamos hablando de una estrategia de seguridad vial y poco importa quien esté a favor o en contra de la moto. La moto es una realidad, es una corriente social establecida, con inicio en el siglo XIX, asentada con grandísima solidez a nivel global, asentada históricamente en España, tenemos en el registro español de vehículos más de 5,5 millones de motos censadas. Por tanto es una realidad que además está presente por ser vulnerable en la siniestralidad y por ello es nuestra obligación gestionar esta realidad a la hora de pensar en la estrategia de seguridad vial de la década. Tiene una larga tradición en España, es un pilar fundamental dentro del conjunto de la automoción, es un sector que actualmente soporta más de 22.000 empleos directos, a través de miles de empresas, es un tejido que sí, hay algunos grandes fabricantes, pero en general son empresas medianas y pequeñas y este tejido empresarial español tiene unas cifras de exportación que son superiores al 60% de su producción. Algún dato curioso, quizá no se lo han planteado, España es el mayor productor europeo de moto eléctrica, somos el primero en Europa, esto es un orgullo y una oportunidad de futuro. La moto es el vehículo eléctrico que mayor penetración está logrando en el mercado, 8% del total de nuestras ventas ya son motos eléctricas puras, en comparación con los coches que están apenas superando el 1%, es decir, la moto está sirviendo como puerta de entrada a la electromovilidad, por distintas razones que no me entretendré ahora en explicar, pero este rol de popularizar la electromovilidad la moto lo está cubriendo.

Como les muestro en este gráfico, la realidad de la moto, decía es una realidad a gestionar, es un vehículo que tiene mucho que decir en términos de medio ambiente, en términos de movilidad, por tanto que puede contribuir muy significativamente a la mejora de la movilidad sostenible y a los retos que tenemos por delante pero que presenta el reto de la seguridad, como todos los usuarios vulnerables. Tenemos, decía, que obligatoriamente gestionar esta realidad.

Verán en la siguiente imagen la clasificación de vehículos, acorde a la homologación y normalización europea. Es importante que sepamos de qué estamos hablando. La palabra moto son cuatro letras y encierra un grupo de vehículos que son francamente diferenciados, no todas las motos son lo mismo, de hecho nosotros no representamos solo la moto sino lo que en Europa en la categoría de homologación, categoría L, categoría de vehículos ligeros, lo que engloba toda esta categoría de vehículos ligeros son ciclomotores, motocicletas pero también, por debajo de los ciclomotores entran ya las nuevas bicis eléctricas asistidas y además de ciclomotores y motocicletas hay algunos triciclos e incluso hay cuadríciclos, el Twizy, los cochecitos estos son vehículos categoría L, vehículos ligeros. Por debajo quedarían las bicicletas no motorizadas, los vehículos de movilidad personal, estos no tienen homologación, tienen una certificación europea; por encima estarían los turismos, etcétera. Cuando hablamos de motos nada tiene que ver un ciclomotor o el pequeño Scooter que se uso para el motosharing con la moto que lleva el agente de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Pensemos que hablamos de un abanico de vehículos diferentes.

En las siguientes dos imágenes he dejado para su ilustración la complejidad de esta categoría L de homologación europea, la cantidad de subcategorías que hay dentro de esta categoría ligera y, como decía, la amplitud de vehículos distintos que significa todo esto.

Ahora que sabemos un poco de qué estamos hablando, veamos cuál es la realidad de la moto en España. Estoy en una imagen ahora que dice Parque de motos en España, ciclomotores más motocicletas. En toda esa amalgama de vehículos que les decía, el 80% aproximadamente son motocicletas; por tanto me centraré en este vehículo.

Evolución del parque de motos. Esto es importante. Vemos ahí la serie estadística desde el año 2005, donde partíamos en el registro español de vehículos —todos los datos que les muestro aquí son datos externos de fuentes oficiales—, 4.117.000 ciclomotores y motocicletas censados en España. En el año 2019 eran ya 5.515.000. Si ven la evolución del crecimiento en esa misma serie temporal, el parque de camiones y furgonetas creció un 8%, el parque de motos creció un 34%, es decir, la moto es una realidad en España, 5,5 millones de vehículos censados y además es una realidad creciente, los ciudadanos están apostando por la moto, representa el 16% del parque de vehículos y representa el 13% de las matriculaciones totales de la automoción en España en un año normal. La edad media de este parque de vehículos de motos en España es de 16,4 años, más de dos años más antiguo que el parque de turismos. Este es un gravísimo problema al que volveré a aludir un poquito más adelante. Esta es la realidad que

cve_DS_CD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 28

tenemos que gestionar en España, este es el parque de ciclomotores y motocicletas que tenemos en España.

En la siguiente imagen les muestro la tipología de motos, porque hablaba de que esto es un rango, un abanico de vehículos que cubren necesidades francamente diferentes. Respecto a la tipología de motos que son más frecuentes, fíjense si clasificamos las motos por Scooter, motos orientadas a la carretera o motos de *offroad*, motos de campo, pueden ver que el 54 % del total de nuestras ventas —y esto no es una característica del año 2020, venimos viendo estos porcentajes similares en toda la última década—, más de la mitad de todo lo que vendemos, son Scooters, son motos carrozadas y pensadas para un uso puramente urbano, que la gente que las compra, obviamente, las compra por motivos de movilidad. Si miramos el tamaño de las motos, desde ciclomotores a la gran moto de la Agrupación de Tráfico, por ejemplo, el tamaño del motor, la cilindrada, más de la mitad, también el 54 % de lo que vendemos son las motos más pequeñas, las de 125 centímetros cúbicos, probablemente por esa facilidad administrativa en la que discrepo con la compareciente anterior, y les podría explicar los motivos por qué estas motos son las más populares, son urbanas, tienen prestaciones reducidas, un motorcito de 125 no da para correr mucho y es por esa razón por la que se pueden conducir, toda la vida con un carnet de coche se pudo llevar un ciclomotor, el ciclomotor ha evolucionado a ese Scooter de 125 y ahora se puede llevar con un carnet de coche y una experiencia esa moto de 125. A priori puede sonar fuerte, bueno, vamos a mirar los datos, nosotros lo hemos mirado con UNESPA, con la patronal del seguro. ¿Y qué nos dicen las aseguradoras? Tú puedes conducir una moto de 125 con dos tipos de permisos, con tu permiso B de coche y tres años de experiencia o con un permiso A1 específico de moto. Los seguros nos dicen que los usuarios del permiso A1, con 125, tienen más frecuencia de siniestralidad que los que conducen con el coche. Curioso. A mí el primero que me llamó la atención. Es que no lo es todo en un vehículo pequeño de prestaciones reducidas es fundamental conocer las normas de tráfico, esto ya viene aprendido si tú tienes un carnet de coche y probablemente tu experiencia en la conducción, probablemente tu actitud hacia la conducción de asumir más o menos riesgos tiene más incidencia en la siniestralidad. Luego les hablaré del perfil estadístico que la Dirección General de Tráfico nos informa en cuanto a los motoristas accidentados, así veremos cuál es el principal problema que tenemos alrededor de la moto.

Estas son las motos que más vendemos, las más pequeñas y las más orientadas a la movilidad, esta es la realidad del mercado. ¿Por qué crece la moto lo que más del parque español de vehículos? ¿Por qué además esas motos tan pequeñas? Bueno, se lo indico ahí, los beneficios de la moto en la movilidad. La gente mira que se ahorra mucho tiempo, sobre todo en un recorrido multidesestino; que esta herramienta de movilidad le permite un amplio rango de distancias, es muy buena para las distancias cortas pero también me permite un transporte periurbano, en un área metropolitana más extensa, como pueda ser el área de Madrid, porque ocupa mucho menos espacio público, ocupa cinco veces menos aparcado que un coche, ocupa tres veces menos en circulación que un coche, se filtra cuando el tráfico está congestionado. Fíjense, un estudio de la autoridad de Bruselas del tráfico nos explicaba que un cambio modal del 10 % de coches por motos se traduciría en una reducción del 40 % del tiempo que perdemos en atascos, tiempo en el que los coches están en marcha, generando emisiones; una reducción del 40 % del tiempo de la congestión no es baladí. Porque es un vehículo que reduce las emisiones del tráfico, no sé cuánto le impactará, muchos ciudadanos están concienciados con este tema; la moto genera menos emisiones de CO₂, menos emisiones contaminantes y además es un vehículo motorizado más económico, es el más barato de comprar, es el más barato de mantener y gasta muy poquito, un Scooter de 125 de los que yo les hablaba, que es la mayoría de lo que nosotros vendemos consumen menos de dos litros y por tanto con diez euros haces más de 10 kilómetros y esto el ciudadano lógicamente lo aprecia y lo aprecia la movilidad porque eso se traduce en una mayor eficiencia energética, menores emisiones.

Una pincelada sobre las emisiones, para que sepamos dónde están estos vehículos. Las emisiones de CO₂ y eficiencia energética. Les presento aquí unos datos del Ministerio de Transición Ecológica, datos del IDAE, en términos de CO₂. Pueden ver que la moto, gramos por pasajero y kilómetro, teniendo ya los factores de ocupación media que hay en España de cada tipo de vehículo, vemos que la moto emite 53 gramos de CO₂ por pasajero y kilómetro, muy cerca de los 49 gramos por pasajero y kilómetro que supone el autobús urbano; por supuesto el transporte público tiene otras ventajas y no seré yo quien las critique, ni muchísimo menos, pero en términos de CO₂ este vehículo es muy eficiente; si vamos a una moto eléctrica, nada que decir, 17 gramos por pasajero y kilómetro, prácticamente el vehículo motorizado más eficiente. En factores de emisión, la tabla que tienen al lado, gramos equivalentes de petróleo, insisto, datos oficiales del Ministerio de Transición Ecológica, vemos también que la moto eléctrica es el vehículo

cve: DSCD-14CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 27

más eficiente, pero que incluso la moto de combustión actual se sitúa en unos ratios prácticamente como el autobús urbano de transporte público. Esto en cuanto a términos de CO₂; en cuando a términos de emisiones contaminantes para la salud pública, lo que nos preocupa en las ciudades, NOx, partículas. Aquí tienen una tabla muy ilustrativa. Los datos de Madrid francamente son mejores pero hemos cogido estos datos de Barcelona y aquí pueden ver el parque de vehículos que hay en la ciudad y la contribución total de estos vehículos al total de las emisiones del tráfico en Barcelona. Vemos que en Barcelona, Barcelona es la capital europea de la moto por parte de motos, actualmente la política de Barcelona no es nada pro moto pero hay una larga tradición y la cantidad de motos que hay en Barcelona es mayor a la media española. En Barcelona las motos suponen un 20,1% del parque, pero contribuyen el 2,2 al total del CO₂ del tráfico, el 0,2 al total del MOx del tráfico, y el 2,5 al total de partículas, en este caso partículas 10, en partículas 5, partículas 2,5 estamos en datos similares. Es decir, es un vehículo muy eficiente en términos de medio ambiente.

Entro ya en la materia pura de seguridad vial. Era importante explicar de qué vehículos estamos hablando; era importante explicar qué suponen estos vehículos para la movilidad y que suponen en términos ambientales, porque tenemos que abordar el reto de la movilidad sostenible, no podemos continuar con una movilidad como la que tenemos a día de hoy. Y la moto no es la solución, pero sí parece una parte importante de la solución, sí parece que hay una tendencia clara de que los ciudadanos apuestan cada vez más por la moto, valoran esas ventajas, y tenemos el reto de la seguridad vial. Muy bien en la seguridad vial en la moto, ¿qué problema tenemos? Que es vulnerable, la Organización Mundial de la Salud define el usuario vulnerable como todo aquel usuario que en caso de accidente carece de un escudo protector. Esto, sinceramente, como fabricantes nos lo condiciona todo, el recorrido que tenemos para instalar cosas alrededor del vehículo no existe, como existe en el coche. La tecnología se conoce, muchos fabricantes de coches y motos son los mismos, BMW, Suzuki, Honda, Peugeot, otros no. Las propias características del vehículo ya te están condicionando y te están diciendo que es un vehículo vulnerable, y esto condiciona toda su seguridad. He ilustrado esto con una imagen de la Organización Mundial de la Salud donde aparece ese ranking de más vulnerable a menos vulnerable. Peatones, ciclistas, bicis eléctricas, vehículos de movilidad personal, motos, estos son los vulnerables y esta tiene que ser, sinceramente, la máxima prioridad de la estrategia de seguridad vial de la década. El año pasado, por vez primera, las víctimas vulnerables superaron la mayoría de las víctimas en España, 53%, 53% del cual el grueso son, casi a partes iguales, peatones y motoristas. La bici crece mucho pero como venimos de la nada todavía no es tan visible. Ahí es donde tenemos que centrarnos. Les haría una pregunta. Si el año pasado 51 53 % de las víctimas fueron usuarios vulnerables, ¿estamos dedicando más de la mitad de los recursos de seguridad vial a los usuarios vulnerables? Me sé la respuesta, es que no. Vayamos cambiando el chip, no es todo coche.

¿Cuál es la realidad de la siniestralidad de la moto? Ahora que afrontamos la estrategia 2021-2030 les presento aquí lo que fue la década anterior, de 2010 a 2019. Partiendo de esa base 100 pueden ver cómo ha evolucionado cada medio de transporte. ¿Qué es lo que más ha crecido? Un 19% la bicicleta; ha crecido un 8% la siniestralidad de la moto y ha bajado, sorprendentemente, más de un 50% la siniestralidad del ciclomotor. Esta es la realidad de los datos. Por tanto crece la siniestralidad de la moto, es un problema al que tenemos que prestar atención.

Heridos graves, que son tan importantes como los fallecidos. Tendencias, como vemos similares, tomando como base cero el año 2010 y viendo lo que ha pasado en la década, crece un 38% la bici, un 8% crece la moto, baja más del 50% el ciclomotor; la moto, preocupante, crece, mientras otros bajan la moto crece, problema. Claro decía crece mucho el parque de motos en España. Claro si crece la proporción de motos circulando lógicamente crece la siniestralidad. Aquí les presento la evolución del parque de motos comparada con los muertos y heridos graves que hemos registrado tanto en carretera como en urbano; crece el 34% el parque, baja la siniestralidad urbana bastante; baja la siniestralidad en carretera también pero como hay más vehículos en términos absolutos veíamos antes que habían crecido los motoristas. Desestacionalicemos, entre comillas, esta relación, crece el parque, vamos a quitar ese efecto de crecimiento del parque, veamos cómo son los muertos y heridos graves por cada 1000 vehículos, y esa tasa vemos que arrancó en el año 2005 en el 1,65, que ha bajado rápidamente hasta el año 2010, ha habido ahí un plan estratégico de seguridad vial de la moto, la vez primera que se puso en España un plan estratégico de seguridad vial específico para la moto, hubo ese recorrido a la baja tan impresionante. Pero luego como que nos hemos estacionalizado; en los últimos años vemos que la tasa se mantiene

cve. DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 28

estable. El año 2020 no lo contamos, no es una referencia válida por el tema del COVID, los datos han sido muy buenos, la moto bajó el 34 % pero no es un contexto que podamos tener en cuenta.

¿Cuál es el perfil del motorista accidentado? Lo pongo aquí. Hay que tener en cuenta dos escenarios que son radicalmente distintos en el comportamiento y por lo tanto las políticas que necesitan. Una cosa es el ámbito urbano y otra cosa es el ámbito de carretera, e incluso les diré más, el ámbito urbano por un lado y en carretera nada tiene que ver entre semana con el fin de semana, porque entre semana es más movilidad obligada, incluso aunque sea carretera son muchos desplazamientos al trabajo en Scooter, desde una población del extrarradio a una capital o viceversa; dos perfiles completamente distintos. Motitos más pequeñas en el caso urbano, etcétera, aquí tienen todos los datos de la realidad del perfil donde vemos en las motos que no parece que las motitos más pequeñas sean las más problemáticas.

Por tanto, teniendo en cuenta lo que se puede aportar a la movilidad, lo que supone en términos ambientales, la realidad de la siniestralidad que tenemos, ¿qué tenemos que hacer en esta estrategia de seguridad vial? Lo primero dedicarle una posición a la moto y a los vehículos ligeros. Parece mentira que siendo esta proporción de la tarta a veces simplemente no se habla de la moto, queda englobada con los coches u olvidada, simplemente no aparece. Nosotros creemos que la moto tiene una posición singular, la moto no son bicis, la moto no son coches, es una cosa diferenciada y tiene que tener su posición. Por supuesto les presento aquí una jerarquía de la movilidad, donde por supuesto en la punta de esa pirámide tiene que estar el peatón, seguido por el transporte público pero a continuación no es todo lo mismo.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego señor Riaño que vaya haciendo una síntesis, porque como de todas maneras tenemos la documentación, vaya a alguna cuestión concreta para dar paso a las intervenciones.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DEL SECTOR DE DOS RUEDAS, ANESDOR** (Riaño Sebastián): Fenomenal. Voy acelerando, no se preocupe que aunque queden diapositivas no las voy a explicar todas.

Debe ocupar una posición singular, tiene que haber necesariamente un gran capítulo moto en la estrategia de seguridad vial de la década. Esto es lo que nos están diciendo los foros internacionales, esto es lo que vimos en los ODS, donde tenemos un objetivo de reducción del 50 % de víctimas. Y es lo que en los diferentes congresos internacionales de seguridad vial estaremos participando, España participará en junio en el 7 Congreso internacional hablando de la seguridad vial de la moto. ¿Cómo lo haremos? Pues hablando del sistema seguro. Nosotros presentamos una nueva estrategia de seguridad vial como sector precisamente hace nueve meses, lo presentamos en ámbito europeo, estaba enfocado en el sistema seguros, se lo he entregado en la documentación. Es una estrategia la nuestra que cuenta con el aval de la Comisión Europea, la propia comisaría europea de Transportes nos felicitó públicamente alrededor de esta estrategia. Básicamente el sistema seguro no hace falta que se lo explique, la saben ustedes de seguridad vial; vehículos más seguros, conductores más seguros, infraestructuras más seguras y unas políticas integradoras. Vehículos más seguros, por lo que a mí me toca, la conectividad, la moto autónoma existe, la conectividad la trabajamos muchísimo pero eso es la solución del futuro, no es la solución de los primeros años de la década. Los vehículos actuales incorporan un montón de dispositivos de seguridad vial novedosos: luces orientativas, controles de tracción, diferentes modos, infinidad de arcos, como hay en los coches, pero, ¿qué problema? Les pongo ahí una foto. El año 2019 cumplió 60 años la Agrupación de Tráfico, primera moto de la guardia civil y la moto de 2019 de la guardia civil, obviamente no son lo mismo. De qué sirve toda esta tecnología que ofrecemos al mercado si la moto media en España tiene 16,64 años de edad. Si queremos progresar en la seguridad de los vehículos ese es el punto principal, renovar el parque de vehículos en España.

Los usuarios, en los usuarios la palanca clave la formación, la formación concepto de formación continua como en tantos ámbitos formativos, empezando por la educación vial, qué difícil meterle mano al tema de la educación en la Ley de Educación en España. Creo que nadie cuestiona que la educación vial tiene que estar ahí. La formación de los permisos la tenemos regulada desde Bruselas, no hacemos otra cosa que el marco de permisos que nos da una directiva europea. Donde tenemos mucho recorrido y donde hay que poner el acento es en la formación avanzada, la formación post permiso, cuando te sacas el carnet no estás en disposición de aprender determinadas cosas. En general siempre es muy bueno un curso de formación avanzada, pero en el caso de la moto es fundamental.

Equipamiento, ¿qué decimos? Permitir a los usuarios seleccionar el equipamiento de acuerdo con su tamaño, comodidad, nivel de actividad. Animamos, lógicamente, a los motoristas a usar un equipamiento de seguridad adecuado y también animamos a que miren el airbag, pero la obligatoriedad del airbag no

ove: DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 29

es un enfoque posible, no hay estudios de efectividad todavía, no sabemos en qué accidentes resulta bien y en cuáles no aporta tanto; no hay una homologación disponible en el mercado del airbag electrónico. Si ahora hiciéramos obligatorio un airbag yo me puedo poner esta chaqueta con globos hinchados alrededor y que me digan que no es un airbag. No hay una homologación.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Riaño, por favor, le ruego que concluya. Deje alguna cuestión para la réplica.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DEL SECTOR DE DOS RUEDAS, ANESDOR** (Riaño Sebastián): Concluyo.

Respecto a la infraestructura está pensada para coches, qué les voy a explicar, guarda raíles, etcétera. Políticas integradoras. ¿A qué nos referimos? A no olvidarse de la moto, a dedicarle a la moto la importancia que merece por la presencia que tiene en la estadística de seguridad vial. Barcelona, siendo una ciudad muy pro moto de repente ha cambiado de moto, lo ha explicado María José, han puesto unos bancos de hormigón. Las mismas restricciones, exactamente igual para el coche que para la moto. ¿Y qué ha pasado acorde a los datos de Barcelona? Que ha llegado la pandemia, la gente no quiere ir en transporte público y no se han pasado a la moto, se han pasado todos al coche con lo que supone para la congestión y para el medio ambiente de una ciudad como Barcelona. Por tanto, en las políticas integradoras que haya un capítulo específico de la moto, porque tienen singularidad estos vehículos, no se les puede aplicar lo mismo que al coche ni lo mismo que a la bici. Muchas cosas en común con las bicis, son vulnerables, pero necesitan un capítulo específico.

Muchas gracias.

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

Pasamos al turno de los grupos. En primer lugar le voy a dar la palabra el representante del Grupo Socialista que tiene un problema de conexión ferroviaria. Por tanto, señor Durán tiene usted la palabra.

El señor **DURÁN PERALTA**: Muchas gracias, presidente.

Quiero comenzar agradeciendo la intervención a los comparecientes, a María José su participación y destacar el trabajo que realizan desde la Plataforma Motera para la Seguridad Vial, con campaña de información y de concienciación, como bien ha dicho, a los jóvenes y a los no tan jóvenes, y en la que quiero destacar una de ellas que es la del uso del chaleco airbag en motoristas. Esta Comisión aprobó una PNL a propuesta del Grupo Socialista para instar al Gobierno a promover, junto con los agentes sociales, el uso de este chaleco, que protege el torso, donde se encuentran órganos vitales y la columna vertebral, por lo que en este grupo entendemos que es un equipamiento fundamental. Agradecer también a José María su intervención y resaltar también el trabajo que realiza la Asociación Nacional de Empresas del Sector de las Dos Ruedas. Vemos que hace una apuesta, entre otras cuestiones, de la movilidad sostenible. Coincido con usted que es un objetivo principal para asegurar la calidad del aire que respiramos en nuestras ciudades y para proteger el planeta, que creo que es uno de los objetivos principales que tenemos y que, evidentemente, la movilidad en moto ayuda. En definitiva agradecer sus aportaciones; tomamos nota para poder seguir aumentando la seguridad y la protección de nuestros motoristas que, como bien habéis explicado, no son pocos los usuarios de dos ruedas en nuestro país, ya que el parque de motocicletas cuenta con más de cinco millones, una cifra que sigue creciendo en los últimos años y que representa, como bien habéis explicado, en torno al 16% del parque de vehículos, y el 22% también de los fallecidos en accidentes de tráfico.

En 2019 perdieron la vida en accidentes de tráfico 1755 personas; motoristas fueron 466 los fallecidos, incluidos ciclomotores, un 11% más que en 2018, uno de cada cuatro fallecidos, estando entre las principales causas la velocidad, implicada en el 25% de los accidentes, la conducción distraída en el 23% o, como seguimos viendo, que el consumo de alcohol, de drogas o la no utilización del casco son una de las principales causas de accidente en motoristas. Por tanto tenemos los datos, tenemos identificadas las causas y es importante contar con vuestras propuestas, con el plan estratégico que estamos elaborando para seguir poniendo en marcha iniciativas que reduzcan los siniestros y las víctimas en carreteras.

Desde este grupo creemos que la DGT está siendo proactiva, ya puso en marcha la señalización para identificar los cien tramos de mayor riesgo para motoristas en carreteras secundarias, que fue presentada por el ministro y el propio director de la DGT y que sigue presentándola en las diferentes provincias; es también una labor muy importante para informar y para comunicar a los ciudadanos y a los usuarios que

cve: DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 30

anden con especial cuidado en esos tramos. Evidentemente aceptamos la propuesta para seguir mejorando, tenemos que seguir mejorando las cosas que se están haciendo bien y que tengan una buena repercusión en el fin que buscamos.

Quería saber sus opiniones sobre las medidas que se siguen trabajando en la DGT; cuando se propone que las motos puedan circular por el arcén en situaciones de atasco, o cómo regular el uso de los comunicadores entre motos; también la regulación del uso obligatorio de los guantes. En su intervención lo he podido ver también referente al chaleco airbag, cómo se veía desde el sector privado —creo que lo ha comentado en su intervención—. Pienso que se tiene que mejorar y se tiene que seguir avanzando pero puede ser un elemento creo que muy útil para la protección de los motoristas.

En definitiva, agradecerles su comparecencia. Estamos a su entera disposición.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Durán.
Por el Grupo Republicano, tiene la palabra la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.
En primer lugar, agradecerles a los dos sus intervenciones y al mismo tiempo pedirles disculpas por traerlos aquí y meterles prisa para hacer las comparecencias, pero tenemos los tiempos limitados.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DEL SECTOR DE DOS RUEDAS, ANESDOR** (Riaño Sebastián): En cualquier caso, señora Granollers, es un lujo poder venir al Congreso y hablar 30 minutos, que nosotros no podemos hacerlo en ningún caso.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Están invitados.

En cualquier caso nos vamos a leer detalladamente todas las propuestas. Le doy la razón a doña María José en el sentido de que tendríamos que escuchar más a las asociaciones, que verdaderamente son los que hacen el trabajo, el trabajo pequeño, el trabajo de hormigas, los que nos traen la información necesaria por que son los que conocen verdaderamente lo que se necesita en un punto o en una normativa, como es este caso. Sobre la redacción de las mujeres, el día 29 de diciembre compareció Álvaro Gómez, el director del Observatorio de seguridad vial, y desde nuestro grupo nos quejamos de la redacción poco feminista de las normativas; en todo caso les dijimos que lo que necesita la Comisión sobre Seguridad Vial, y lo vengo reiterando casi siempre en todas las intervenciones, es una visión más femenina de la seguridad vial; probablemente con una visión más femenina habría bastantes menos siniestros viales, porque las mujeres tenemos una visión más cuidadora de todo nuestro entorno.

Está claro que necesitamos prevención y conservación de las carreteras, las carreteras no están adaptadas ni para motocicletas ni para bicicletas y mucho menos para convivir todos los actores que conviven en las carreteras, camiones, coches.

En cuanto a la formación, que ha dicho que es muy importante que las autoescuelas estén formadas, nosotros apelamos a la formación antes de llegar a la autoescuela, o sea cuando tienes 16 o 18 años ya tienes que estar formado en seguridad vial y en todo caso te tienen que enseñar a conducir pero la formación tendría que ser como el escribir, porque al fin y al cabo cuando vas por la calle y ves señales no deja de ser un vocabulario; por tanto tendríamos que tenerlo aprendido ya desde muy pequeños.

Renovarse el carnet. Supongo que todos sabéis que es facilísimo renovarse el carnet; quizá cuando tengamos el carnet no tendría que ser tan fácil como ir a un centro médico, pasa diez minutos y salir con un carnet renovado; quizá estaría bien hacer por lo menos un curso de reciclaje, no voy a decir un examen pero por lo menos un curso.

Sobre las medidas de prevención a veces hablamos del dinero que cuesta una medida de prevención, como puede ser el airbag. No podemos contar en dinero lo que vale la prevención porque perder una vida o quedar inválidos después de un siniestro vial no se puede cuantificar con dinero; por tanto, el airbag, tienen toda la razón, se tendría que dar con la moto o por lo menor tendría que ser asequible a todas las personas, igual que tendría que ser asequible un coche con todas las medidas de seguridad.

Cuando ha dicho que el carnet de moto tiene más siniestros el de A1 que el de B2, quizá sea por la edad, no es mismo un chico de 16 años con una moto que cuando ya tienes 18 vas con el coche y después algún día coges la moto. La responsabilidad no es la misma, el sentido del peligro tampoco es el mismo. Y la respuesta, sí el 50 % de la población vulnerable se invierte en seguridad vial a un 50 % seguramente y lamentablemente debe ser que no, porque se piensa demasiado en el dinero y no en las ventajas y en el dinero que al final ahorráramos en salud si se hicieran bien las inversiones.

owe.DSCD-14CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 31

Para acabar, lo del sentido común. Cada vez que viene una mujer a intervenir en esta Comisión habla del sentido común; ojalá en algún sitio vendieran sentido común porque sería de obligatoria compra para todos.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario VOX tiene la palabra el señor Utrilla.

El señor **UTRILLA CANO**: Muchas gracias, presidente.

Nuestro agradecimiento a los dos comparecientes por sus intervenciones muy ilustrativas, brillantes las dos, señor Riaño, excelente presentación, con un montón de datos. Señora Alonso, insultante su presentación, insultante por el sentido común que ha desplegado usted y porque es muy difícil rebatirle nada de todo lo que ha dicho. Muchas gracias a ambos.

Nosotros estamos convencidos de que la seguridad, y estamos aquí para hablar de seguridad vial, y las víctimas tienen un mucho con el cual nos vamos a chocar permanentemente hasta que realmente no haya un punto de inflexión en esta sociedad y las personas y los conductores no interioricen ese sentimiento de peligrosidad que realmente tienen los vehículos. Esto solo hay una forma de conseguirlo que es, ya lo han dicho ustedes y no puedo estar más de acuerdo, a través de la educación, desde la escuela, en todo momento e introducción de la asignatura de seguridad vial. Ya discutiremos con más profundidad los tiempos o las edades, pero desde luego es esencial hacerlo en esa formación continua, que decía la señora Alonso, de reciclaje, y usted señor Riaño de post permiso, sin duda. No podemos pensar que con esa mínima formación que hay para antes del carnet es suficiente para toda la vida de un conductor. Por último, y no más importante, esa concienciación, sensibilización de todos los ámbitos, en todos los entornos, especialmente la familia, el ejemplo de la familia es esencial para que los niños respeten realmente todas las normas y todas las conductas.

Hay dos o tres temas esenciales para nosotros también, uno la colaboración ciudadana; hay muchas plataformas de esa auditoría de la que hablaba usted, señora Alonso, es fundamental que hagan los propios conductores y que la DGT, que se lo hemos dicho al señor Pere Navarro, se nutra de esa capacidad que traen las tecnologías hoy día, con lo cual se pueden auditar todas las carreteras de España y todos los viales, porque todos tenemos que ser capaces de transmitir el estado de todas las carreteras, sería esencial. Y, por supuesto, las nuevas tecnologías que serán las que den un vuelco a la seguridad. Luego en las preguntas les haré a los dos una pregunta relacionada con el tema de la tecnología.

Ha hablado usted, señora Alonso, del tema de los peajes. Absolutamente de acuerdo, no tiene ningún sentido —y habla usted de sentido común— que los vehículos de dos ruedas se equiparen a los de cuatro ruedas en los peajes, sin duda. Evidentemente, en todos los países de nuestro entorno, Italia, Francia, Alemania están subvencionados los peajes de las motos de un 30 a un 50%, lo sabemos todos, es que cae por su propio peso. Pero tenga usted cuidado, señora Alonso, que este Gobierno está deseando meterlos la mano en la cartera, así que vamos a decirlo bajito porque si nos equiparan con Francia, Alemania y Portugal, al final tienen prácticamente el cien por cien de sus vías de alta capacidad con peajes y son capaces de poner peajes en toda España. Así que no nos oigan mucho, digámoslo con cuidado.

Voy con las preguntas para ambos. Los dos están en el Grupo GT-52 y hay informes interesantísimos. Me gustaría que evaluaran en qué grado se han visto resueltos o mejorados los aspectos que se recogen en los mismos. Desde mi punto de vista se han quedado muy lejos en la ejecución o en plasmas lo que se recogía en esos informes. Quiero que me den su opinión.

La segunda pregunta era para usted, señora Alonso, respecto a lo que ha dicho usted ya, a eso que se recoge en la estrategia donde se equipara al colectivo de las mujeres como un colectivo de alta vulnerabilidad, con colectivos como el de los niños, donde van desarrollando sus capacidades, con los ancianos, cuando lógicamente están mermando sus capacidades o con los discapacitados. Es increíble que se recoja. Señora Alonso, me juego con usted un pincho y una caña a que no es un error tipográfico, que es una parte de ese lenguaje que ahora tenemos que utilizar en todos lados. Por cierto, le aconsejo que no disienta usted mucho porque a lo mejor no la invitan más, así que siga por ese camino. Simplemente se lo digo porque a nosotros, cuando hacemos esto, nos llaman fascistas y nos da igual por que no lo somos, simplemente se lo digo.

La tercera pregunta se refiere al tema de la nueva movilidad, que es el futuro, lo ha dicho el señor Riaño y sin duda lo será. Los vehículos autónomos, la gestión de tráfico. Es para ambos, ¿cómo enfocan

cve: DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 32

ustedes este futuro? Yo creo que va a ser mucho antes de lo que pensamos todos. ¿Cómo afecta realmente a todos los fabricantes y cómo lo enfocan? Ya sabemos que la moto autónoma puede existir pero es verdad que quizá no cuadre un poco en la visión que tienen las grandes tecnológicas de todo esto. Señora alonso, y esta sí que es una pregunta comprometida para usted como motera, ¿cómo ve ese futuro en las motos autónomas, gestión del tráfico? Cuéntenoslo porque es verdad que alcanzaríamos seguramente la máxima seguridad vial y de cero víctimas, pero es cierto que el disfrute de la moto quedaría absolutamente apartado. Cuéntenos un poco sus impresiones.

Muchas gracias a los dos; un placer tenerles aquí.

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

Por el Grupo Popular va a intervenir en primer lugar el señor Gamazo. Tiene usted la palabra.

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

Señorías, señora Alonso, señor Riaño, gracias por comparecer; coincidimos el otro día en Valencia en la presentación de esa señal que avisa de la peligrosidad a los motociclistas y que, como bien ha dicho la señora Alonso, es un hándicap al mismo tiempo para los usuarios de las dos ruedas por esos postes que deberían ser sustituidos, por mucho que la norma no obligara a ello, simplemente por sentido común, como bien nos ha comentado.

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, quiero agradecerle, señora Alonso, su entusiástica y altruista vocación en la defensa y mejora de la seguridad vial a lo largo de todo su ciclo vital; hemos estado repasando su currículum, es técnica en seguridad vial, es colaboradora en muchos medios de comunicación, superactiva en redes. Por tanto es un auténtico lujo, encima con una mujer, una motera representante del colectivo de motoristas y moteros y moteras de este país, que esté aquí hablándonos de los que piensa la calle. Lo que queremos ser en esta Comisión en esta Legislatura es ser altavoz y dar la oportunidad a la seguridad civil a expresar sus realidades, sus prioridades y aquello que ven que los políticos y el Poder Legislativo ha de impulsar y mejorar. Todo eso desde la humildad más económica por los recursos de la Plataforma Motera. Por tanto, gracias a usted y a todos los miembros de Plataforma Motera para la Seguridad Vial.

Desde el Grupo Popular queremos indicarle que recogemos ese guante, ese testigo; nosotros sí que queremos impulsar, como nos consta que otros grupos parlamentarios, que esta Comisión pase a ser una comisión legislativa, porque llevamos mucho tiempo, desde el año 2004 que surge esta Comisión de aquella subcomisión de la Comisión de Justicia e Interior, porque es necesaria y no tiene ningún coste para los españoles y va a redundar en beneficios, vamos a ganar en agilidad y en eficacia, en beneficio de mejorar las normativas y, por tanto, la vida de los españoles.

Ahora ya, como si estuviéramos en un rosco de Pasapalabra, porque queda poco tiempo, vamos a ir por puntos. Ha hablado de la perspectiva de género; ha comentado redacciones erróneas o no demasiado afortunadas. Ya que ha hablado de la perspectiva de género, ¿qué le parece la memoria del año pasado de la Fiscalía General del Estado, donde en una memoria de 1732 páginas solo media página y 14 líneas fueron los titulares durante semanas de medios de comunicación, que hablaban de que España tenía señales machistas en su red viaria? ¿Usted comparte, como mujer y como representante de las moteras que existen señales que denotan dependencia y subordinación de la mujer respecto a los hombres? ¿Se sienten discriminadas por esta señalética?

Quiero recabar su información sobre la reforma de la Ley de Tráfico que el Gobierno finalmente esta semana ha aprobado y que finalmente llegará al Congreso un borrador que nosotros ni tenemos, y por tanto desconocemos; sabemos desde hace mucho tiempo, años diría yo, desde que el responsable actual de Tráfico asumió el cargo, que nos habla de qué quiere hacer del canje de puntos, pero no nos habla llegado. ¿Ve acertado suprimir la posibilidad de rebasar los 20 kilómetros en adelantamientos, como parece que propone el Gobierno? ¿Es afortunado, es oportuno o será más peligroso?

Hablaba de formación y aquí le quiero preguntar si no cree que todos los usuarios de la vía, lleven un vehículo de movilidad personal, lleven una bicicleta, vayan caminando o lleven cualquier vehículo, no deberían tener las mismas obligaciones y derechos, olvidándonos de los peatones, tanto en el conocimiento de la norma como en las obligaciones para proteger su integridad. Si pedimos protección a la Administración, protección penal, máxima protección penal, máxima protección civil, ¿no debería el usuario de la vía protegerse físicamente y proteger su vida el primero, y el Estado y la Administración estar cobrando para que eso sea posible?

ove: DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 33

Ha pedido una rigurosa formación, tanto en los examinadores de tráfico como de los formadores en formación vial para futuros moteros. ¿Está pensando o valorando que haya escuelas particulares de conductores exclusivamente para motoristas, podría ser una solución? ¿Es un problema que tenemos en este momento en el colectivo de las autoescuelas? Le pregunto su punto de vista.

Peajes. Ha hablado de los peajes. Yo no voy a incidir mucho en los peajes, solamente voy a decir que nos parece que debemos estudiar esa propuesta que ha realizado para que no se equipare el peaje de motos y automóviles en las actuales autopistas de peaje, y digo en las actuales porque nosotros somos reacios a que autovías que son gratuitas en estos momentos vuelvan a ser de peaje, y digo vuelvan porque yo tengo en mente y usted también la AP-7 que cruza toda la zona de Levante, Cataluña, Comunidad Valenciana, y es injusto que una autopista que por el compromiso del Gobierno del Partido Popular y de la ministra Ana Pastor, de no prorrogar esa concesión finalizó, que ahora quieran volver a imponernos los peajes, peajes blancos o peajes, pero al final un sablazo para el contribuyente y para los usuarios de la red viaria. Aquellos que en la calle y con pancartas defendían autopistas sin peajes en Valencia, Alicante y Castellón, en los despachos de los ministerios en Madrid ahora nos quieren imponer ese sablazo.

Voy finalizando, señor presidente. Simplemente la Guardia Civil hemos leído una noticia, que es de octubre, que luchaba contra los controles express, contra las alertas de la APP. Ha hablado de liderazgo en su intervención continuamente, ¿quién del Gobierno está liderando acabar con estas alertas que eluden o que facilitan que los criminales o los posibles delincuentes puedan oír? ¿Hay alguien que esté liderando esa estrategia?

Nada más, muchísimas gracias. Les dejo con mi compañero, el señor Gago.

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

El señor **GAGO BUGARÍN**: Muy buenas tardes a todos.

Señora Alonso, me sumo a las palabras de mi compañero, señor Gamazo, portavoz, de agradecimiento por su fantástica intervención, por su grado de conocimiento sobre la seguridad vial, que además es una persona activamente motera y así lo demuestra. Eso implica que tenga un alto grado de conocimiento sobre lo que hoy aquí nos ocupa.

Me voy a dirigir más bien al señor Riaño, porque nos hemos repartido las intervenciones, a ANESDOR, concretamente a la Asociación Nacional de Empresas del Sector de las Dos Ruedas. Nosotros ya le hemos trasladado en alguna ocasión la importancia que tiene el sector de las motos para nuestro país, para la Marca España, para la contribución también en la mitigación y reducción de emisiones, de partículas de CO₂, de NOx; en definitiva lo que supone en esa transformación del sector productivo español, siendo, no en vano, el primer país en fabricación de motos eléctricas, como bien recordó.

Le voy a hacer una serie de preguntas sobre el ámbito educacional y formativo; nosotros vemos que todos los estudios desde hace muchos años indican que los jóvenes, los más jóvenes tienen una mayor incidencia de accidentalidad, tanto en turismos como en motos. A raíz de ello hago dos preguntas. La primera, ¿cómo podemos abordar esto, desde la educación secundaria obligatoria y, en segundo lugar si a lo mejor debemos o no recuperar el límite de 80 kilómetros por hora que se ha retirado en 2011 para noveles, es una medida interesante a aplicar?

Hablando también de los límites máximos de velocidad, lo que hemos conocido en este borrador, que no tenemos constancia directa, que nos hemos enterado, como casi siempre, por los medios de comunicación, esa reforma del carnet de conducir por puntos que ha anunciado el Gobierno si es más seguro desde el punto de vista de la conducción en el uso de la moto que no se pueda disponer de esos 20 kilómetros por hora para adelantar en una vía convencional ante una circunstancia sobrevenida.

Ha hablado también el envejecimiento del parque de motos, de más de 16 años, esto es tremendo, algo no estamos haciendo bien. No sé si a lo mejor la solución no tiene tanto que ver con un Plan Moves y una cosa puntual, porque vemos que no funciona, e igual es algo más estructural. Le quería preguntar qué medidas, por lo menos las más básicas, considera que deberíamos poner en marcha para solventar este enorme problema.

En relación con un tema estricto de la seguridad vial. Me gustaría saber cuál es su opinión sobre los badenes, si a lo mejor es preferible colocar más resaltes y menos badenes o si los usuarios le trasladan que no hay problema. Yo soy usuario motero y hago esa pregunta un poco en clave personal.

cve DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 34

Con referencia a las motocicletas como vehículos ligeros personales, ¿por qué es necesaria esta clasificación, y una regulación, por tanto, estratégica en torno a esta clasificación? También su consideración como usuarias vulnerables. Algo ya dijo sobre esto, estamos en la Comisión sobre Seguridad Social, y valgan estas palabras también para poner en marcha esa reivindicación que ustedes hacen, que creo que es sensata.

En cuanto a la equivalencia en el etiquetado ambiental, la desigualdad existente en la motorización de turismos y motos y la exclusión de las etiquetas ECO en la categoría de vehículo L, creo que también conviene hacer un recordatorio de que debemos poner fin a esa desigualdad y solventar un problema existente y que es una cuestión de voluntad política.

Termino con una conclusión final. Hace días conocíamos un estudio reciente de la Fundación Ponle Freno y de AXA, que recogía la percepción de los encuestados acerca de la seguridad vial y los datos que arrojaba no eran buenos. Afirmaba que el 76 % de los encuestados considera que la seguridad vial no va a mejorar, consideran que incluso ha empeorado y en 33 % considera que de seguir así, tal y como está evolucionando, en el próximo año aumentará la inseguridad en la circulación. Qué cree usted que estamos haciendo mal desde este punto de vista y como, de forma estructural podemos dar solución a esta percepción por parte de los usuarios de vehículos y de motos.

Muchas gracias.

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

Para concluir la sesión y añadir cualquier cuestión que crean oportuna, tiene la palabra, en primer lugar, la señora Alonso.

La señora **VICEPRESIDENTA DE PLATAFORMA MOTERA PARA LA SEGURIDAD VIAL** (Alonso de Arriba): Y pensaba que yo hablaba mucho.

Solo dar unos datos. Primero, hasta la fecha de ayer, han fallecido 54 usuarios de moto en España, zona urbana, zona interurbana, para que quede ahí el dato.

Espero contestar a todos, porque sí tengo que ir uno por uno igual no tengo tiempo. El tema arcones, por supuesto que estamos de acuerdo, pero para ello primero hay que asegurarse que los titulares de las vías estén los arcones en perfectas condiciones, perfecta condición de limpieza, porque en los arcones ya sabemos lo que va cayendo, sobre todo por parte de muchos incívicos, lo típico, la latita de refresco, collillas, lo tiro por la vía, restos que quedan en los arcones, que es peligrosísimo para los usuarios de dos ruedas; una velocidad, lógicamente limitada. Nosotros propusimos a la DGT, al director general, porque en un principio habían dicho que si 40 kilómetros por hora, lo lógico es 30, ¿por qué? Porque estamos apostando por las ciudades 30, por velocidad 30, por minimizar los riesgos, con lo cual el 30 es lo que toca.

Intercomunicadores. Por supuesto, es que ya no es para escuchar música, punto uno. Estamos ya con las vías conectadas, pues sí resulta que los coches que parece que van al futuro, no están en el coche con toda la Xbox, que llevan dentro del habitáculo, y resulta que nosotros no podemos llevar intercomunicadores para ver lo que nos puede dar la vía de información sobre un cruce peligroso, un siniestro delante, una obra delante, apaga y vámonos. Aparte de eso, por la intercomunicación de la vía lógicamente cuando vas de viaje, yo no digo que no haya algún garbanzo negro que vaya escuchando música, aunque a 80 o 90 kilómetros por hora no sé qué música va a escuchar con tanto ruido. Lógicamente viene muy bien también para en caso de ir a una salida, oye, necesito parar, oye, me encuentro mal, oye necesito repostar gasolina, o ha tenido un accidente. Además, la mayoría de los intercomunicadores que vienen hoy en día no necesitan manipularse de ninguna manera, se activan por voz; tengo un siniestro, simplemente le tengo que decir: activar, 1, 1, 2, y automáticamente te ponen en contacto con el servicio de emergencias, con lo cual ya minimizas el tiempo de rescate y encima te geolocalizan, porque puedes seguir hablando.

Guantes. Esta es la panacea. ¿Pero qué guantes? ¿Guantes de ganchillo, guantes de fregar, guantes de invierno? Cuando hablamos de equipamiento hay que hablar de equipamiento homologado, testado, que no nos pase como nos ocurrió al principio cuando nos obligaron a los cascos. La gente se compraba cualquier cosa menos un casco, parecían maceteros los calimeros estos, con tal de quitarte la multa. Hay que enseñar a la gente a pensar, es decir, necesito llevar esto porque me va a salvar, si yo llevo un buen casco, de un golpe en la cabeza, que puede equivaler a un trombo en la cabeza, un derrame cerebral o secuelas de por vida. Si no llevo una buena chaqueta con protecciones me puedo romper un brazo, me puedo romper costillas; pantalones igual, cadera, pelvis, etcétera. Con los airbag pasa exactamente lo mismo. Un pastel, cuanto más dulce más rico, eso está claro, pero lógicamente la equipación es cara. Ya

ove: DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 35

que nos equipamos y hay un IVA cultural del 10% por lo menos que el equipamiento, que es para nuestra seguridad y evitar que otro ministerio que se llama Sanidad, gaste más dinero, vamos a intentar que el usuario se incentive a comprar ropa no made in China ni express, sino ropa testada en Europa, gracias a esa rebaja del IVA. Por cierto, los airbag con mecanismo mecánico sí que está normatizados, esta es una norma EN162-4, aprobada en 2018 y se llama equipamiento de protección inflable. Los que no están normatizados, efectivamente, son los electrónicos que, ¡jojo!, solamente pueden utilizarse en ropa, debajo de una ropa pero no de una chaqueta motera ni de una americana, sino de una ropa específica que tiene también su norma UNE. No vaya a hora la gente a gastarse 800 euros en un airbag electrónico y ponerse lo debajo de una sudadera, porque es ridículo.

Equipamiento en general. Es ridículo —perdonen si me expreso así, pero soy así— que desde el año pasado ya sea obligatorio para poder ir a los exámenes de motocicleta debidamente equipado, que ya tocaba, que son gente que han hecho cuatro clases de conducir, y vayan completamente equipados. Las autoescuelas han invertido dinero y están invirtiendo dinero en adquirir equipamiento para dárselos a los alumnos; si vas totalmente equipado, chaqueta, pantalón, guantes y casco, ¿por qué no llevan el airbag? Lo dejo ahí. O al contrario, voy a dar la vuelta a la tortilla. Resulta que me obligas a casco, guantes y airbag, ¿y el resto cómo voy, con camiseta de manga corta, bermudas y chanclas? Lo dejo ahí.

Hablando sobre vulnerabilidad en mujeres. Yo me río. Es vulnerable el que no es responsable y no tiene una actitud responsable. Cada uno debe responsable de sus actos y debe saber hasta dónde puede llegar. Dentro del equipo de motos llevo la de la Guardia Civil, la RT-1200, es muy grande, sí, es muy pesada, según mi marido es un armario empotrado, pero yo voy divinamente en el armario empotrado, me siento muy segura, y es la que he elegido tener. Evidentemente hasta que me hice a ella empecé desde una moto bien pequeñita —ahora que no me escucha mi padre—, una Torrot de 49, con 11 años empecé, esto que no salga de aquí, pero luego ya subí, fui evolucionando, una 2,5, una 800, una 1200, que es la que tengo ahora. Como todo en la vida hay que evolucionar, para evolucionar hay que adquirir experiencia, y para eso qué mejor que los cursos de conducción segura, pero lógicamente antes de ir a esos cursos de conducción segura para mejorar y sobre todo para conocer la moto que vayas a ir adquiriendo porque, como bien decía Chema, ahora las motos tienen una tecnología buenísima, pero tienes que aprender a utilizarla y qué mejor sitio que los cursos de conducción segura para enseñarte a utilizar y a saber sacar y explotar bien, de manera segura y fiable, esas prestaciones que te da la moto. Pero antes de eso, los formadores viales, que son nuestros profes, hay que especializarlos en ir en moto, porque cuando yo saqué el permiso de moto el profe mío simplemente llegó y me dijo: Aquí tienes la moto, este es el embrague, este es el acelerador, este es el pedal, para abajo la primera y las otras todas para arriba. Ahí te quedas, y te quedas loca. Ahora, evidentemente, no es así, pero ¡jojo!, ahora existen las motoescuelas, gente que se ha instruido y se ha especializado. Hay una en Barcelona, el Xavi, que es un fenómeno, que hacen unas clases estupendas. Aquí en Madrid hay otra, Óscar, Autoescuela Abril, que es también otro fenómeno y ¡jojo!, sus alumnos sí que llevan el airbag en sus clases prácticas, porque ya hay que concienciar desde el mismo momento que te apuntas en la escuela de formación. Por supuesto hay que distinguir formación de educación vial. La educación vial hay que empezar no en el colegio, no, desde casa; la educación vial empieza desde casa, incluso antes de nacer, porque la mamá tiene que saber lo que puede o no puede hacer, porque lleva un bebé dentro y sabe los riesgos que conlleva y tiene que ser prudente; no soy machista ni nada por el estilo, es por puro sentido común. Los niños, desde casa, el entorno familiar tiene que explicarle por dónde ir, cómo ir, cuándo cruzar, cuando no cruzar y no decir, mira aprovecha ahora que no viene ningún coche y vamos corriendo a cruzar la calle. ¡Pero esto qué es! Luego nos quejamos, atropello no sé donde, no. Esto no funciona así.

Señales machistas. Es que yo me río con esto. En Valencia le dio a nuestro concejal, porque alguien le dijo que esa señal, que es una cabeza con un torso, dos brazos y dos piernas, porque no se ve nada más, es muy machista, porque eso es un hombre. ¿Quién te dice a ti que eso es un hombre, dónde le has visto sus partes íntimas para que sea un hombre? Y le dio por poner faldas. ¿Qué quiere decir con esto, que las mujeres que no llevamos faldas no podemos pasar por ese paso de peatones? ¿Por qué me tienen que representar a mí las faldas? Yo jamás llevo falda, yo llevo siempre pantalones. ¿Por qué te tienen que representar una falda, una coleta? Vamos a dejarnos de historias, que los pictogramas son los que son y tienen que ser genéricos. Y no hay que confundir a la gente. Lo único que tienes que decirles es que las normas son estas y tienes que ser educado, empático, cívico y, como nosotros decimos, cortés. No hay nada como la cortesía en los espacios públicos para que no haya tanta siniestralidad.

cve: DSCD-14-CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 36

En cuanto a SocialDrive, me ha venido al pelo. SocialDrive es una aplicación que en su día salió como para ayuda al ciudadano, te vamos a ayudar allí donde hay un atasco o donde hay un objeto en la vía. Al final se ha convertido como en una aplicación mafiosa, me van a permitir que se lo diga así, porque están dando la geolocalización de controles policiales. Es más, en redes sociales ya se está escuchando que están dándole una vuelta para ver de qué manera redireccionar a quienes la utilizan para evitar todos los controles policiales posibles. O sea que tú, que vienes a Madrid con el GPS y te pierdes y tu GPS te redirecciona para llegar a ese punto, desde SocialDrive quieren hacer exactamente lo mismo. Se nos olvida una cosa, los controles policiales no son solo para detectar alcohol y drogas, estamos en alerta 4, terrorista, existen armas, existe tráfico de drogas, existen secuestros y de hecho hay muchos artículos y muchas publicaciones en donde gracias a un control rutinario se ha encontrado a gente en el maletero maniatada. Existe trata de blancas, existe trata de menores, existen raptos, que últimamente se ven muchas noticias de raptos o intentos de raptos de niños, o gente que se ha llevado el coche con el bebé dentro. Si avisas de esos controles policiales a quien estás facilitando la labor es a los malos, no a los buenos. Quien nadie hace, nadie teme.

Respecto a los 20 kilómetros por hora, esto nos parece una barbaridad, sobre todo yendo en vehículos de dos ruedas, sobre todo cuando adelantas a vehículos de grandes dimensiones, como camiones, que lo que hacen es el efecto succionador. Hay una regla muy básica: lo bueno, si breve, es dos veces bueno. Lo que tú no puedes es ponerte a la altura de un camión de equis ejes, en una carretera con doble sentido, y estar más tiempo del que toca realizando la maniobra de adelantamiento, que es la maniobra más peligrosa que existe. Tienes que hacerlo en el menor tiempo posible para incorporarte cuanto antes otra vez a tu vía, porque en una carretera convencional te pueden salir desde caminos agrarios, agrícolas, desde carreteras comarcas, desde fincas que, como estás tardando tanto en adelantar cuando quieres reaccionar porque alguno ha salido y no te ve, y ya digo yo que en muchos sitios no te ven, porque si hay árboles, si hay mupis, si hay vallas publicitarias no te ven, ¿qué haces, frenas de golpe y vuelves atrás? Eso es peor. Con lo cual dices pues mira, adelante y malo será que me llegue la receta a casa, pero por lo menos salvo mi vida. No lo entiendo.

Los peajes. Esto ya se ha hablado. Yo recuerdo lo de los peajes desde el año 2007, que hablábamos ya en la radio que ya se rumoreaba por ciertas concesionarias, pago por uso. Oye, 21 000 millones de euros que se ingresan por impuestos de carburantes, más otros indirectos, ¿no hay dinero para mantener nuestras carreteras y liberar de peajes todas estas autopistas y vías que, en teoría, son más seguras y evitar que la gente vaya por las convencionales? ¿Pero qué queremos, volver a repuntar en siniestralidad para que la gente vaya por las convencionales? Porque es lo que va a ocurrir. Y además, ¿a quién le va a ser más complicado este tema? A toda esta gente que por desgracia ahora lo está pasando muy mal, que son muchos autónomos que trabajan con vehículos y tienen que utilizar estas vías, si encima vamos a encarecer esos peajes, al final, ¿en quién repercute? En el usuario que vamos a comprar en el supermercado y los alimentos nos van a salir más caros porque tienen que pagar estos peajes.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir concluyendo.

La señora **VICEPRESIDENTA DE PLATAFORMA MOTERA PARA LA SEGURIDAD VIAL** (Alonso de Arriba): Sí, sí, pero es que hablan tanto ustedes...

El señor **PRESIDENTE**: Pero comparado con lo que ha hablado usted no han hablado nada. (**Risas**).

La señora **VICEPRESIDENTA DE PLATAFORMA MOTERA PARA LA SEGURIDAD VIAL** (Alonso de Arriba): Pero es que yo vengo una vez cada cinco años.

No quiero que se me quede por aquí nada.

Hacer cursos de reciclaje, por supuesto. Pero es que eso debería ser en todo tipo de vehículo. Y luego en otra cosa que quería hacer hincapié. Resulta curioso que cuando uno va a hacer un curso de recuperación de puntos, la gente sale contenta porque ha salido con ideas que antes no tenía en su cabeza. ¿Cómo puede ser que tengan que adquirir estos conocimientos y esta concienciación una vez que han cometido un error? ¿Por qué no se hace esto mismo en las escuelas antes de cometer el error? Lo dejo ahí.

Les invito a formar parte de lo que se llama el virus vial, que es un virus que en su principio es valores, educación, respeto; si todo esto estuviera conjunto sobrarían muchas normas.

ove.DSCD-14.CO-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 37

Y ahora termino con esto. Señorías me voy a permitir decirles lo siguiente. Yo aquí soy una inquilina, porque esta es mi casa, igual que es la casa de Chema, yo le digo Chema porque tengo confianza con él; tenemos nuestro pedacito de nuestro edificio, de nuestra finca; ustedes son los administradores de esta finca y les pedimos que como administradores de nuestra finca, esta nuestra comunidad, que miren lo mejor para todos y cada uno de los inquilinos de la finca, cada uno en su parcela, pero miren por todos y cada uno de los inquilinos, porque nos cuesta mucho dinero pagar la cuota de la finca, de la comunidad de vecinos. Esto es muy grande y hay que pagarlo. Solamente les pido eso, que tengan en cuenta todo esto.

Muchísimas gracias por dejarme hablar más de lo debido. Felices Fallas y espero vernos dentro de otros cinco años, seguro.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Alonso.
Señor Riaño, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DEL SECTOR DE DOS RUEDAS, ANESDOR** (Riaño Sebastián): Muchas gracias, señor presidente.

Por delante mi agradecimiento por la generosidad en el tiempo que nos ha concedido; nos apasiona el tema de la moto, en general el tema de la movilidad y la seguridad vial, se lo confieso, personalmente es un tema que me apasiona.

Iré rápido, además con la ventaja de que algunas cosas ya las ha contestado María José. Mencionaba el grupo socialista el tema de los guantes, ninguna duda, es lo primero que pones en el suelo cuando te caes y sobre todo es que hacer obligatorio todo el equipamiento parece complicado. Nosotros decimos tú sabes cuando vas a por el pan, tú sabes cuando vas a hacer un viaje largo, tú sabes si usas la moto una vez al año, tú sabes si usas la moto diariamente para ir a trabajar o incluso trabajas en moto; si tienes un Scooter pequeño, si tienes una moto grande, si vas al circuito a correr, utiliza el equipamiento adecuado al tipo de moto, al tipo de utilización, a tus necesidades. Creo que nadie mejor que el usuario sabe el equipamiento que necesita, los guantes es un gesto, es una cosa mínima. Certificados, por supuesto, existe una certificación específica de guantes de moto.

Circular por el arcén. Es que es una cuestión de seguridad y de movilidad. ¡Qué ganamos con dejar parada una moto en la cola, echando emisiones y arriesgándose a un alcance, que no es lo mismo que te alcancen en coche que en moto! A mí me han alcanzado en moto. Con seguridad, despacito, sabiendo que es un carril sucio, me voy despacito, a menos de 30 por hora y libero un espacio en el atasco, no cabe ninguna duda.

Intercomunicadores. Es un elemento de seguridad, ni más ni menos, lo ha explicado perfectamente María José. Circulas en grupo, das una curva, te vas a encontrar una piedra. Es una cosa de seguridad, no cabe ninguna duda. Está en un vacío legal y hay que ponerle simplemente orden para que se pueda utilizar con seguridad jurídica.

Airbag. El airbag es muy prometedor, tenemos mucha ilusión depositada en el airbag y en lo que pueda suponer para la seguridad vial. Nosotros, por el momento, nos limitamos a recordarles a los usuarios que es un elemento más de seguridad vial, que ya está en el mercado y que, como decía antes, a la hora de elegir el abanico de elementos que sepas que esto ya está aquí y que puede ser interesante. Pero sinceramente, puede ser, no lo sabemos; no es una cuestión de si es caro o es barato, es una cuestión de si funciona o no funciona, así de fácil. Es decir, ¿qué tipos de accidentes son los que de verdad solucionan? ¿En un choque con un guarda raiíl te soluciona? ¿Hasta qué velocidad te soluciona? ¿Qué modelos de accidente? Ese es el problema. El airbag mecánico tiene una homologación pero parece que el mercado no va por ahí, va por el airbag electrónico. Desde luego en condiciones extremas, carreras de motos, etcétera, nadie usa un airbag mecánico, primero por la incomodidad de ir atado a la moto, segundo porque los estudios y la propia norma de homologación nos están dando que el tiempo de disparo de esos airbag es de 0,90 milisegundos. Y en 0,90 milisegundos ya podemos afirmar sin más estudios que hay un montón de modelos de accidente que no sirva para nada, no es un disparo suficientemente rápido, por eso se está emigrando a otra tecnología, porque yo voy atado a la moto y desde que tengo un accidente hasta que me empiezo a desplazar, hasta que ese cordón de verdad genera el disparo ya no es solo el tiempo de disparo del airbag, es el tiempo que transcurre hasta que el mecanismo hace el disparo. Tenemos mucha ilusión depositado en el airbag, no es un tema de dinero, es un tema de qué estudios de efectividad hay. Invirtamos primero, precisamente para poder saber en qué funciona, invirtamos en poner toda esa ciencia por delante para saber y acertar en la medida.

cve: DSCD-14-0-328

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 38

Feminismo. Estamos contentísimos pues tras la pandemia ha habido un cambio en nuestro mercado; antes teníamos 9 o 10 % de cuota femenina, post pandemia, 25%. Encantados.

Formación. Qué hacemos para solucionar el tema de la educación vial. Yo no sé responder a la pregunta sinceramente, mi opinión personal como ciudadano es que España, este país necesitaría un pacto de Estado entre todos los grupos políticos alrededor de la educación. Parece mentira que sea del lado que sea haya las peleas en la Ley de Educación, ¿si hay ese problema en la ley, cómo vamos a introducir el capítulo de la seguridad vial? No sé responderles. Lo que sí tengo claro es que tiene que estar y que los parques infantiles, donde todos practicábamos de jóvenes con la bicicleta aprender las señales, todo esto es necesario y hay que recuperarlo, ahora más que nunca porque hay más bicis y hay más patinetes.

La formación pos permiso. Insisto, es muy importante; en Europa ya existe el certificado de la formación avanzada, es decir, no todos los cursos que te ofrecen por ahí son lo mismo, pero un curso que está certificado por la Administración y reconocido como un curso positivo y controlado alrededor de la seguridad vial es muy importante.

¿En qué grado se cumple lo que se plantea en el GT-52? Yo creo que se va cumpliendo más o menos, pero qué lento. Venimos hablando de la formación avanzada certificada, ¿esto lo hicimos hace unos 10 años en Bruselas? Lo hicimos en la ACEM, en la asociación europea, planteado con la Comisión Europea, con un reconocimiento europeo, con un reconocimiento de la ACEM y demostrado y conocido por todos que era una fórmula magnífica. La trajimos al mes siguiente aquí, la explicamos y se puso en marcha el mecanismo —ay, parece buena idea, vamos a ir avanzando—, diez años, ahora parece que llega pero parece. ¿Se cumple? Más o menos se sigue la ruta pero es demasiado lento el mecanismo para la rapidez que lleva el tema de la movilidad y de la seguridad vial.

La moto conectada. Vamos a ver, la moto conectada y la moto autónoma. Sí, hay muchos desarrollos pero hay muchos hándicap, porque ya no es el desarrollo que nosotros tengamos en la tecnología de los vehículos, es que luego eso tiene que convivir con la realidad de motos de hace 16,4 años. La tecnología va a estar, ahora va a tener que convivir con otra serie de cosas, y luego además en la moto hay un uso de movilidad, donde todos los automatismos va a tener muchísimo sentido, pero hay un uso de ocio, donde el propósito es disfrutar del equilibrio dinámico. Por tanto aquí parece más complicado. Un poquito más de la mitad de la moto es movilidad, pero la otra parte es turismo y ocio. Ahí probablemente la conectividad de los automatismos va a tener que enfocarse de otra forma, desde luego como medidas de seguridad pero quizá no como conducción autónoma pura. Por cierto, importancia del mototurismo como un modo de ocio que contribuye, además, a desarrollar turismo precisamente en aquellas zonas más vacías de España. Y la importancia también de la movilidad rural, donde no llega el transporte público y donde se sigue usando el ciclomotor para ir de pueblo a pueblo o para ir a la huerta, y no son precisamente jóvenes. Hay también una movilidad rural en el tema de la moto.

Postes de señales. ¿Qué vamos a decir cuando están todavía los guarda ralles por convertir en SPM? Esto se dice poco, y se pone poco en las estrategias de la moto ¿Por qué? Porque la responsabilidad recae en presupuestos, en administración. Sí, sí, somos conscientes, pero a lo mejor no se puede hacer de la noche al día, pero hagan un plan que se vaya siguiendo poco a poco, si es falta de recursos. Vayamos por lo menos poco a poco, pero lo que no es de recibo es que me instalen una barrera que me provoca daños. Esto es tan de sentido común, como has dicho, que es muy obvio.

Por supuesto que esta Comisión debe ser legislativa; por supuesto que poder superar 20 kilómetros en un adelantamiento, por supuesto que te da seguridad, especialmente en el caso de la moto, que tiene una dinámica y una aceleración distinta. Cuando tú ves una situación de peligro lo que quieres es alejarte de allí cuanto antes, porque lo peor en la moto es que te toquen, que te choquen; tú quieres estar lejos de lo demás. Por tanto, un aceleroncillo y terminar rápido es fundamental.

Peajes, basta de discriminación. Simplemente por no distinguir una categoría más como la moto, porque no puedo, por comodidad de gestión, pues como coches. Precisamente lo que les estaba explicando, las motos no son coches, no pesan lo mismo, no ocupan lo mismo, no desgastan lo mismo. ¿Por qué tengo que verme igual que los coches? Es una discriminación clarísima que habría que dar una solución.

Alertas. Le doy la vuelta a la pregunta; por supuesto no estamos a favor de esto pero de cara a esta estrategia de seguridad 2021-2030 no lo olviden, no todo el mundo es sensible a los problemas de seguridad vial. Va a haber un porcentaje de ciudadanos que no hacen ni puñetero caso a nada que se les diga, inconscientemente, sin sentido común, pero lo hay, y tenemos que protegernos de ellos. En ese

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 39

sentido las herramientas de control son imprescindibles, considérenlas también en la estrategia, porque hay un porcentaje, insisto, que no responde a otra cosa. Porque esos cien tramos que ha señalado la Dirección General de Tráfico sí hay que actuar sobre ellos y mejorar eso, pero hay un porcentaje de gente que va a ir a esos tramos revirados con el propósito de correr todo lo que pueda, ya sabe cómo es la carretera, ya sabe cómo está, pero se comporta allí como si esto fuera un circuito. Lo siento, esto hay que controlarlo, es un porcentaje mínimo, afortunadamente, pero hay que controlarlo.

Jóvenes, educación, lo que comentábamos.

Límite de 80 kilómetros para los noveles. No sé tanto si el límite de 80 kilómetros pero identificar a los noveles no está mal, tanto desde el punto de vista del novel, que sabe que los demás lo están viendo, como lo que los demás ven. Esto existe con la L de *learning* en el coche, pero no existe en la moto; sí existe en la moto, por ejemplo, en Reino Unido, donde existe la L de *learning* en la moto. Yo lo veo bien. Cuidado, este señor está aprendiendo; cuidado, tú mismo, me están viendo, cuidado. Lo vería bien, sí.

Solución al tema del parque. Los planes Renove están muy bien, porque si tú pinchas la rueda un parche está muy bien, te permite seguir; es mejor cambiar la rueda. Y en ese sentido, ¿qué quiero decir? Son mejor soluciones estructurales y en ese sentido, ¿qué problema tenemos aquí? Pues que tenemos una dinámica que tiende a envejecer el parque. ¿Por qué? Porque la carga fiscal de los automóviles en España está concentrada en un noventa y tantos por ciento en la compra y primera matriculación de un vehículo. Y el resto del parque tiene una carga fiscal mínima. Esto podía estar bien cuando lo mirabas desde la perspectiva del lujo, porque los coches nuevos es que es un lujo, pero cuando ha cambiado totalmente la sociedad y cuando estamos mirándolo desde la perspectiva de la seguridad vial y del medio ambiente, no tiene ningún sentido. Es que precisamente hay que descargar esos vehículos más eficientes y reparar esto. Y no hablo de pagar menos impuestos, que es que a nada que pagásemos anualmente, a nada, menos de cinco euros que pagásemos anualmente en función del uso del vehículo, del potencial contaminante del vehículo, esto provocaría una mayor recaudación y de verdad tendría un efecto positivo, estructural, continuado en la renovación del parque. Ya sé que es complicado, que afecta a los diferentes niveles de la Administración y es complicado, pero hay que abordarlo, porque de otra forma no rompemos la dinámica.

Badenes, resaltos. Yo soy enemigo de todas estas cosas que envicien, en patinete, en ciclomotor, en moto, te hacen perder el equilibrio, lo siento, habrá otras soluciones técnicas y los expertos ponen otras soluciones técnicas.

¿Qué hacemos mal con los ciudadanos que tienen una percepción negativa? Probablemente no les informamos lo suficiente sobre las cosas que se pueden hacer en seguridad vial. Habrá que informarles un poco más. Vamos a darles más importancia a los temas de seguridad vial y explicar por qué se hacen las cosas, explicar por qué las velocidades son a 30 en las ciudades, y probablemente cuando te lo explican acabas entendiendo. La educación antes es la palanca más importante.

Como último mensaje, estrategia de seguridad 2021-2030, claro que tienen que ser protagonistas los vulnerables, claro que ciclomotores y motos tienen que estar dentro de los vulnerables. ¿Quieren actuar sobre la seguridad vial de los vulnerables y sobre la seguridad vial de la moto? Pues no piensen solo en medidas sobre los motoristas, porque esto es un ecosistema, es un sistema de movilidad y no todos los accidentes que tienen las bicis son culpa de las bicis, probablemente hay que explicarles a los de los coches que tienen que dejar una distancia de un metro y medio. ¿Queremos actuar sobre la seguridad vial de la moto? No caigamos en el error, que es muy humano, de ¡ah!, pues que los motoristas hagan esto, que hagan esto, sí, los motoristas tendrán que hacer cosas pero pensemos que dos de cada tres accidentes graves en la ciudad es un coche que derriba a la moto. Responsabilidad, según las aseguradoras del coche. Capítulo moto. Abordemos a los vulnerables pero cuidado con caer en el error de solo poner todo el peso en un tipo de ciudadanos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Riaño, muchas gracias también, señora Alonso, gracias a los dos por su comparecencia, por su interesante intervención. Espero que no pasen cinco años antes de que vuelvan a tener la oportunidad de comparecer en esta Comisión.

Muchísimas gracias. Buenas tardes.

Se levanta la sesión.

Eran las seis y treinta minutos de la tarde.

cve: DSCD-14-CO-328



CORTES GENERALES
DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
COMISIONES

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 359

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JUAN JOSÉ MATARÍ SÁEZ

Sesión núm. 11

celebrada el miércoles 7 de abril de 2021

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Preguntas:	
— Número de vehículos y descripción de sus características que se adquirirán en el Programa 132B-SuperProyecto 2010 16 101 2021 por un importe total de 650,00 miles de euros en el presupuesto del organismo autónomo 101-Jefatura Central de Tráfico, del Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/029246)	3
Autor: Gamazo Micó, Oscar (GP)	
BOCG, serie D, número 236, de 9 de marzo de 2021 PDF	
(Número de expediente 181/000785).	
— Número de multas abonadas en el periodo voluntario de pago en el año 2018 a la Jefatura Central de Tráfico, así como porcentaje del total de sanciones de tráfico impuestas que representan e importe al que ascendió el total de dichas multas (correspondiente a la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034239)	6
Autor: Gamazo Micó, Oscar (GP)	
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)	
BOCG, serie D, número 238, de 12 de marzo de 2021 PDF	
(Número de expediente 181/000834).	
— Número de multas abonadas en el periodo voluntario de pago en el año 2019 a la Jefatura Central de Tráfico, así como porcentaje del total de sanciones de tráfico impuestas que representan e importe al que ascendió el total de dichas multas (correspondiente a la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034240)	6
Autor: Gamazo Micó, Oscar (GP)	
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)	
BOCG, serie D, número 238, de 12 de marzo de 2021 PDF	
(Número de expediente 181/000835).	

cve: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 2

- Número de multas abonadas en el periodo voluntario de pago a la Jefatura Central de Tráfico en el año 2020 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034303) 6

Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)

Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)

BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF

(Número de expediente 181/000878).
- Destino dado por parte de la Dirección General de Tráfico a los ingresos recaudados en concepto de sanciones económicas por infracciones en materia de tráfico en el ejercicio 2020, así como importe destinado a cada uno de ellos, y modalidad de gestión utilizada (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034308) 9

Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)

Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)

BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF

(Número de expediente 181/000879).
- Volumen total de la gestión de expedientes de multas en el ejercicio 2019 por parte de la Jefatura Central de Tráfico, pendientes a 31/12/2018 por antigüedad, altas del ejercicio 2019, bajas por cobro y por cualquier otro motivo, y pendiente a 31/12/2019 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034312) 12

Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)

Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)

BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF

(Número de expediente 181/000880).
- Número e importe de los expedientes sancionadores gestionados por la Jefatura Central de Tráfico que quedaron pendientes de cobro el 31/12/2019 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034315) 12

Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)

Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)

BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF

(Número de expediente 181/000882).
- Cantidad en la que ha superado la suma de ingresos por tasas y multas el total de gastos asumidos por la Jefatura Central de Tráfico en el periodo 2018-2020 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034314) 14

Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)

Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)

BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF

(Número de expediente 181/000881).
- Número e importe de los expedientes sancionadores gestionados por la Jefatura Central de Tráfico que quedaron pendientes de cobro el 31/12/2020 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034317) 16

Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)

Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)

BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF

(Número de expediente 181/000883).
- Volumen total de la gestión de expedientes de multas en el ejercicio 2020 por parte de la Jefatura Central de Tráfico, pendientes a 31/12/2019 por antigüedad, altas del ejercicio 2019, bajas por cobro y por cualquier otro motivo, y pendiente a 31/12/2020 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034320) 16

Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)

Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)

BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF

(Número de expediente 181/000884).

cve: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 3

Comparecencias con ocasión del programa de trabajo sobre la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030. Por acuerdo de la Comisión sobre Seguridad Vial:

- Del señor presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús, Confebus (Barbadillo López). (Número de expediente 219/000445) 19
- Del señor presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España, Fenadismar (Villaescusa Izquierdo). (Número de expediente 219/000446) 30
- Del señor Pereira García (representante de la Confederación Española de Transporte de Mercancías). (Número de expediente 219/000447) 39

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

- **NÚMERO DE VEHÍCULOS Y DESCRIPCIÓN DE SUS CARACTERÍSTICAS QUE SE ADQUIRIRÁN EN EL PROGRAMA 132B-SUPERPROYECTO 2010 16 101 2021 POR UN IMPORTE TOTAL DE 650 MILES DE EUROS EN EL PRESUPUESTO DEL ORGANISMO AUTÓNOMO 101-JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO, DEL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2021 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/029246).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)
BOCG, SERIE D, NÚMERO 236, DE 9 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000785).

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión.

Muy buenos días a todos. Gracias por su asistencia a la sesión de esta mañana. Damos la bienvenida, en primer lugar, a la señora subsecretaría de Interior. También, una vez más, al director general de Tráfico, señor Navarro, que nos acompaña.

Vamos a sustanciar el orden del día. En primer lugar, las contestaciones a las preguntas a las que va a responder la señora subsecretaría. Iniciamos el trámite con el orden que viene establecido. Saben que vamos a agrupar algunas de ellas que iré indicando. En primer lugar, pregunta sobre el número de vehículos y descripción de sus características que se adquirirán en el programa 132b-superproyecto 2010 16 101 2021 por un importe total de 650,00 miles de euros en el presupuesto del organismo autónomo 101-Jefatura Central de Tráfico, del proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/029246/0000. Autor el señor Gamazo.

Tiene la palabra el señor Gamazo para formular la pregunta.

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

Señora subsecretaría, bienvenida de nuevo a esta Comisión, no por voluntad propia, ya que viene forzada por el incumplimiento por parte del Gobierno del artículo 190 del Reglamento del Congreso. Incumplen los plazos y, por consiguiente, en aplicación del apartado 2 de ese artículo tienen la obligación de comparecer. Damos por formulada la pregunta. La conoce, la sabe, la formulamos el 4 de diciembre en la Comisión de Interior y fue enviada al Gobierno el 5 de noviembre. Han tenido tiempo suficiente. Suya es la palabra.

El señor **PRESIDENTE**: Se la doy yo a continuación a la señora subsecretaría. **(Risas)**. Cuando usted quiera.

La señora **SUBSECRETARIA DE INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Muchas gracias, presidente. Gracias, señoría. Buenos días a todos. En contestación a esta pregunta parlamentaria, puedo decir lo siguiente. Que en relación con la previsión del número de vehículos y sus características que se adquirirán en el programa 132 B-superproyecto 2010 16 101 2021, por un importe total de 650000 euros en el presupuesto del Organismo Autónomo 101, Jefatura Central de Tráfico, del presupuesto para 2021, conviene aclarar que en el apartado referido a vehículos para la vigilancia del tráfico se contempla de modo genérico, no solo la adquisición de todo tipo de vehículos destinados a la vigilancia del tráfico en

ow.DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 4

general, en su caso, sino también de helicópteros, de accesorios, *kits*, utillaje, blindajes y cualesquiera otros elementos imprescindibles y necesarios para realizar las funciones de vigilancia. Dentro de este superproyecto se han presupuestado los siguientes contratos. Por una parte, el suministro de RPAS, los drones en su acrónimo anglosajón, para la flota de aeronaves de la Dirección General de Tráfico, 363 000 euros. A través de este suministro se intensificaría la vigilancia aérea del tráfico en carretera mediante aeronaves pilotadas por control remoto. Los drones en particular se dedicarían al control de distracciones al volante y a la protección de los colectivos vulnerables en las vías de tránsito, especialmente los ciclistas. La tramitación de este expediente en 2021 se encuentra supeditada a distintos factores relacionados, entre otros, con la formación y disponibilidad del personal necesario para realizar el despliegue operativo de estos sistemas, puesto que la planificación inicial se ha visto alterada por la situación creada por el COVID-19. Por otra parte, este superproyecto se destinará también al suministro de un hangar modular para la patrulla de helicópteros de A Coruña por un valor de 242 000 euros. En la actualidad la patrulla de helicópteros de la DGT de A Coruña no dispone de un hangar para albergar y proteger el helicóptero, por lo que este queda estacionado en plataforma sin protección alguna, expuesto por tanto a las inclemencias meteorológicas, con el consiguiente deterioro que esto supone. Con el suministro de un hangar modular se resolvería esta situación. La tramitación de este expediente en 2021 se encuentra condicionada a que la DGT y el gestor aeroportuario Aena articulen los términos de la cesión de un terreno dentro del aeropuerto de Alvedro, en A Coruña, en el que instalar este hangar modular. Enunciar estas inversiones del programa 132B hace conveniente recordar que constituye la plasmación presupuestaria de la política pública de seguridad vial con el objetivo central de reducir los accidentes de tráfico y sus víctimas. Este objetivo explica que las previsiones presupuestarias relativas a las adquisiciones de vehículos tengan la entidad que tienen en nuestro presupuesto.

Los accidentes de tráfico tienen un significativo impacto económico y social. Por ello, los tres objetivos primordiales y permanentes del programa, marcados por el ámbito de competencias en el que se desarrolla, son los siguientes: disminuir el número de víctimas y de accidentes de tráfico; garantizar la movilidad a través de una adecuada gestión del tráfico, y proveer la gestión de todos los trámites asociados con la gestión de la circulación. En este contexto, la gestión de la movilidad y del tráfico en carreteras se plantea de forma integral a través de una regulación y ordenación del tráfico con carácter dinámico y adaptativo, mediante la disposición de una oferta completa e inmediata de información sobre el tráfico y el estado general de las carreteras, utilizando para ello las tecnologías más avanzadas y teniendo en cuenta, a su vez, las necesidades de movilidad sostenible que demanda la sociedad. Igualmente, se contemplan acciones para contribuir a la seguridad de los conductores a través de la seguridad de las infraestructuras, aprovechando las mejoras derivadas del desarrollo tecnológico y de la innovación en el ámbito de la gestión del tráfico y la movilidad.

Por otro lado, la aprobación de la directiva europea la 40/2010 Unión Europea, sobre sistemas inteligentes de transporte por carretera, junto con el Plan de Acción de Sistemas Inteligentes de Transporte, fija el marco normativo en el que se han de desarrollar todas las actuaciones en esta materia, incluidas la contratación de servicios, obras y suministros relacionados con la conservación y explotación de las instalaciones de ese Plan de Acción de Sistemas Inteligentes de Transporte, del ITS, en las carreteras gestionadas a través de la red de centros de gestión de tráfico. Todo ello explica y justifica la adquisición de vehículos por la que ustedes preguntan.

Con esto termino mi exposición, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Goicoechea. No le he recordado al comienzo de la sesión el tiempo que habíamos acordado en Mesa y portavoces, que es de cinco minutos en conjunto para cada uno de los intervinientes en la pregunta, a repartirse como ustedes quieran.

Señor Gamazo cuando usted quiera.

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

Señora Goicoechea. Trataron de huir del control parlamentario y trataron de confinar la democracia no respondiendo a las preguntas, pero finalmente ha venido aquí y hemos de agradecerle su respuesta, porque recibimos una respuesta, tras la conversión de la pregunta oral el 16 de febrero, que no concretaba absolutamente nada y hoy nos ha concretado cantidades, lo cual es de agradecer. Esto me sirve para pedirle, como miembro del Gobierno y del Ministerio, que, por favor, cuando nos respondan, respondan a aquello que les preguntamos y no a aquello que quieran responder. En su respuesta nos confirmaron que es el Gobierno sí, sí, de las respuestas vagas: el de la respuesta escrita que nos acaba de realizar y el de

ove: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 5

las respuestas condicionadas, lo acaba de comentar, porque está condicionado ese hangar en A Coruña a que Aena les ceda el terreno. Yo le quería preguntar cuánto costaba el hangar. Nos ha dicho que son 242 000 euros. En la respuesta escrita no aparecía esa cantidad. No sé por qué no aparecía. Ya lo sabrían entonces. También con esos 650 000 euros de este superproyecto van a comprar drones. Cuando formulábamos la pregunta, ya que hablan de vehículos de vigilancia, creíamos que se iban a preocupar de mejorar los vehículos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, ya que ha habido numerosas críticas. Por ejemplo, en Teruel el subsector de Tráfico tiene 26 motocicletas paralizadas; en Sevilla había denuncias de prevención de riesgos laborales pidiendo la inmovilización de las motocicletas por su mal estado. Pero no, van a adquirir drones. Esta respuesta también está condicionada. En la respuesta por escrito no nos dieron la cantidad que iban a costar esos drones, hoy sabemos que son 363 000 euros. Le preguntamos por el número de vehículos, por el número de drones que iban a adquirir y no nos han respondido ni por escrito ni usted oralmente.

Nos ha comentado que van a realizar esa adquisición también condicionada —por eso hablo del Gobierno sí, sí— a si tienen personal formado. La pregunta sería por qué no tienen personal formado. Por qué si la escuela aeronáutica Adventia, adscrita a la Universidad de Salamanca, ha sido capaz de formar recientemente a doscientos agentes de la Guardia Civil para pilotar drones que pertenecen al Ministerio del Interior, por qué la DGT, que también pertenece al Ministerio del Interior, no forma a todo el personal necesario carente de conocimientos para manejar esos drones, y por qué tenemos que condicionar ese número a esa formación. Formemos primero a esa gente, que el ministerio forma cuando quiere —tiene el ejemplo de la Universidad de Salamanca y de la Guardia Civil— al personal necesario.

Nos ha sorprendido porque en la respuesta escrita del 16 de febrero, en esos 650 000 euros, que nosotros veíamos que usted estimaba como un chicle, también incluyeron, hoy no lo ha comentado, que iban a realizar el mantenimiento integral de los sistemas Pegasus y del sistema giroestabilizado MX 15 Hdi de los helicópteros de la DGT. Le quería matizar una cosa que ahora no ha comentado, y es que en esa respuesta por escrito hablaban de ese mantenimiento. En 2018 ese mantenimiento fue adjudicado en abril por un importe de 1 642 469 euros, es decir una cantidad 2,5 veces superior a los 650 000 euros de este superproyecto. Le preguntamos si era un error de la respuesta por escrito, porque si el mantenimiento de esos sistemas Pegasus no están en este superproyecto, ¿dónde está? Y si está, ¿a cuánto ascenderá esa cantidad del mantenimiento?

Siguiendo en Galicia, ya que ha hablado del hangar, del helicóptero y de las dificultades que tienen para protegerlo, queremos decirle, señora subsecretaria, si sabe que su Ministerio se niega, según la información que nos llega, a abonar la dieta de comida de la tripulación de dicho helicóptero en A Coruña, que son unos 14,11 euros aproximadamente. Es decir, que por ahorrar unos euros se gastan en combustible miles de euros para que el helicóptero regrese a la base, que los funcionarios coman su casa, o donde estimen pertinente, y que luego regrese el helicóptero al lugar establecido ese día para realizar las tareas de vigilancia y control. Creemos que es un gasto desproporcionado.

Finalizo pidiéndole, como representante del Gobierno y del Ministerio del Interior, que no nos nieguen la información, que nos faciliten la información detalladamente, como usted ha realizado hoy, y que por favor optimicen los recursos públicos, evitando gastos innecesarios, como los de esta información que nos llega de Galicia, por el bien de todos. Al final, priorizando y optimizando los recursos podremos mejorar también la seguridad vial.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias señor Gamazo. Señora subsecretaria.

La señora **SUBSECRETARIA DE INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Muchas gracias.

Señor presidente, ¿cuánto tiempo tengo para contestar?

El señor **PRESIDENTE**: Un minuto y medio o dos.

La señora **SUBSECRETARIA DE INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Un minuto y medio o dos. En este caso me va a tocar ser muy breve. Quiero comenzar agradeciendo, aunque sea por este motivo, poder comparecer ante la Comisión, porque siempre resulta de enorme interés conocer directamente lo que sus señorías pueden trasladarnos. Sin duda, eso puede redundar en la mejora de nuestra gestión. Desde luego, nuestra intención no es, ni en este caso, ni en ningún otro, y hablo de mi ámbito de competencia, eludir en modo alguno el control de la Cámara, que consideramos absolutamente

cve: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 6

imprescindible para garantizar el buen funcionamiento del conjunto del sistema. Como digo, me alegra estar aquí para escuchar ciertas cosas que oportunamente contestaremos, porque en este momento no tengo la información. Por ejemplo, ese detalle sobre las dietas que parece que no perciben, por supuesto procuraré aclararlo.

Quizá el enfoque que se ha dado a la contestación para poder comparecer en este momento ha sido más cercano a lo que es estrictamente el contenido del superproyecto. Este superproyecto está en el capítulo 6 y, por tanto, no podría contener gastos de mantenimiento que están en el capítulo 2. De ahí que en este momento sobre lo que puedo informar es sobre aquello que estrictamente corresponde al superproyecto capítulo 6, y que es tanto el hangar como la adquisición de los drones. Es cierto que está condicionado, pero me temo que los condicionamientos son un ejercicio de responsabilidad. No podemos decir únicamente aquello que nos gustaría hacer, sino hacer aquello que podemos hacer en el caso de que se cumplan determinadas condiciones, como son en este caso las que he mencionado. El proceso de formación en el ministerio nos lo tomamos muy en serio, en el ámbito de la Guardia Civil en general también, y por supuesto, dentro del ámbito de la DGT, en el cual la formación es uno de nuestros pilares fundamentales, tanto la formación de nuestro personal como la formación de todos aquellos que transitan por las vías. Creo que el ministro tuvo también ocasión de desplegar ese ámbito de formación como uno de los esenciales en materia de seguridad vial.

Alguna información que me ha pedido no puedo facilitársela en este momento y se la haremos llegar, por supuesto, por escrito, así como cualquier otra contestación a las preguntas que nos puedan formular en tiempo y forma.

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

— **NÚMERO DE MULTAS ABONADAS EN EL PERIODO VOLUNTARIO DE PAGO EN EL AÑO 2018 A LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO, ASÍ COMO PORCENTAJE DEL TOTAL DE SANCIONES DE TRÁFICO IMPUESTAS QUE REPRESENTAN E IMPORTE AL QUE ASCENDIÓ EL TOTAL DE DICHAS MULTAS (CORRESPONDIENTE A LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034239).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 238, DE 12 DE MARZO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000834).

— **NÚMERO DE MULTAS ABONADAS EN EL PERIODO VOLUNTARIO DE PAGO EN EL AÑO 2019 A LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO, ASÍ COMO PORCENTAJE DEL TOTAL DE SANCIONES DE TRÁFICO IMPUESTAS QUE REPRESENTAN E IMPORTE AL QUE ASCENDIÓ EL TOTAL DE DICHAS MULTAS (CORRESPONDIENTE A LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034240).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 238, DE 12 DE MARZO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000835).

— **NÚMERO DE MULTAS ABONADAS EN EL PERIODO VOLUNTARIO DE PAGO A LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO EN EL AÑO 2020 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034303).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000878).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a las preguntas segunda, tercera y cuarta juntamente: Número de multas abonadas en el periodo voluntario de pago en los años 2018, 2019 y 2020 a la Jefatura Central de Tráfico, así como porcentaje del total de sanciones de tráfico impuestas que representan el importe al que ascendió el total de dichas multas.

Para su formulación inicial, tiene la palabra el señor Gamazo.

ove.DSCD-14-CO-959

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 7

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

Señora subsecretaría, el 1 de febrero nos interesamos por las cuestiones que el presidente de esa Comisión acaba de leer y que por cuestiones oportunas de tiempo hemos agrupado. No nos respondieron en plazo, pero tuvimos más suerte que con la pregunta anterior que, como he dicho, fue realizada el 4 de noviembre. Respecto a la pregunta anterior, ocho días después de ese 4 de noviembre, y ante el silencio nada sorprendente del Gobierno, nos remitimos a los letrados de la Comisión de Interior que nos anunciaron que las preguntas fueron remitidas al Gobierno el 5 de noviembre. Como la paciencia tenía un límite, y como la experiencia nos demuestra que les cuesta responder, tuvimos que convertir estas preguntas en preguntas escritas para que se aplicaran los plazos del artículo 190. Finalmente conseguimos romper ese autoamordazamiento que se impone en el Gobierno. No sabemos por qué.

¿Nos puede responder a estas preguntas? por favor.

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

Señora subsecretaría, tiene la palabra.

La señora **SUBSECRETARIA DE INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Gracias, presidente.

Señoría entiendo que contesto a las preguntas 2, 3, y 4. Sobre la primera de ellas, la número 2, que se refiere el período voluntario de pago de 2018, puedo informar lo siguiente. El número de expedientes sancionadores de 2018 abonados en período voluntario fue de 2809020. El porcentaje que representa sobre el total de sanciones del año 2018 es del 68,68 %. El porcentaje que corresponde al total de multas del año 2018 abonadas en período voluntario es de 263513511 euros.

La pregunta 3 está referida al período 2019 con el mismo contenido. El número de expedientes sancionadores de 2019 abonados en el período voluntario fue de 3047159. El porcentaje que representa sobre el total de sanciones del año 2019 es del 66,18 %. El importe que corresponde al total de multas del año 2019 abonadas en período voluntario es de 277360220 euros.

Por lo que se refiere a la pregunta 4, correspondiente al período 2020, los datos que se facilitan no son los datos consolidados, por lo que pueden sufrir variaciones. En las cifras que se facilitan se incluyen las sanciones pagadas de forma voluntaria en el año indicado, aunque la infracción se haya cometido en el año anterior; comentario, por cierto, extrapolable también a las otras contestaciones. Los datos no consolidados que puedo facilitar son los siguientes. El número de expedientes sancionadores de 2020 abonados en período voluntario fue de 2704500 euros. El porcentaje que representa sobre el total de sanciones del año 2020 es del 70,34 %. El importe que corresponde al total de multas del año 2020 abonadas en período voluntario es de 235712298 euros.

Con esto finalizo mi contestación señor presidente.

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

Señor Gamazo, tiene la palabra.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Señora subsecretaría, de sus respuestas se extrae que no existe ninguna proporcionalidad entre las drásticas reducciones de movilidad debido a las restricciones impuestas por el Gobierno como consecuencia de la pandemia y el número de expedientes sancionadores abiertos en el año 2020. Porque mientras que los viajes en carretera bajaron un 25 % y desde la entrada en vigor del primer estado de alarma se dejaron de realizar 132 millones y medio de desplazamientos de largo recorrido, lo que supone un 31 % menos de desplazamientos, las denuncias a conductores solo han disminuido un 17 % y la recaudación solo cayó un 13 %. Nada proporcional. ¿Cómo se explica, señora subsecretaría, esa diferencia? ¿Porque la DGT, siguiendo fiel a ese afán recaudatorio, solo ha reducido las sanciones impuestas en un 17 %? ¿Tan mal se han comportado los conductores si se ha utilizado la red viaria muchísimo menos? Su respuesta también denota que la política de radares del Gobierno tiene un objetivo meramente opresor y recaudador. Es una política de: a más radares, mayor número de denuncias y, por tanto, mayor número de ingresos. Ya conocemos cual es la filosofía del Gobierno, la expusieron aquí en esta Comisión de Interior el 4 de noviembre: muchas multas, pero baratas y que se paguen pronto. Lo pudimos también comprobar en algunas respuestas a preguntas que le hemos formulado. En los presupuestos de este año tienen presupuestada la adquisición de radares de tramo. Les preguntamos cuántos radares de tramo iban a instalar y nos dijeron que cuarenta y cinco. Cuando le preguntamos al Gobierno en qué ubicación, en qué puntos kilométricos iban a instalar esos radares dentro de la red viaria y si nos podían informar del número de siniestros viales y de fallecidos producidos en los

cve: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 8

últimos tres años en cada uno de esos cuarenta y cinco tramos donde se iban a instalar esos radares de tramo, la respuesta nos dejó estupefactos, nos dejó boquiabiertos porque nos dijeron que no tienen definido dónde van a ubicar esos radares. Más claro, imposible. Esa política de radares no conlleva una política preventiva de protección de la vida y la integridad de las personas, tiene un único afán recaudatorio, al menos así lo vemos nosotros. ¿Por qué los adquieren arbitrariamente? ¿Por qué adquieren a boleo cuarenta y cinco, y no veinticinco, treinta y cinco o ciento cincuenta y cinco? Si no tienen ningún estudio de dónde hace falta la instalación de radares, porque haya un aumento de la siniestralidad y de fallecidos y por tanto hay que controlar la velocidad, no tienen un sentido adquirir un número exacto de radares. Eso es lo que le reprochamos.

También anunciaron que este año quedarían instalados otros setenta y cinco radares que se iban a añadir a los mil trescientos doce ya existentes. Más allá del efecto de ese incremento sobre la recaudación, que como hemos visto no es proporcional al descenso de la movilidad en la red viaria, señora subsecretaria, ¿el incremento sostenido del número de radares se corresponde con un decrecimiento señalado en la mejora de la seguridad vial? De no ser así, la efectividad de esta medida es más que cuestionable, quedándose en una acción clarificadora que demuestra el afán recaudador del Gobierno.

Señora subsecretaria, me gustaría saber qué incidencia espera que tenga ese aumento de radares en 2020 sobre el número de siniestros viales causados por la velocidad excesiva. Sobre esa respuesta que nos dieron, que entiendo que tendrá que buscarla, sí que tienen esa información en cuanto la ubicación de los radares de tramo y nos la han negado, como nos negaron información de los costes que hemos visto en la anterior pregunta del hangar o de la contratación de los drones. Queremos saber cuál es para el Gobierno el número crítico de radares por encima del cual su impacto en la mejora de la seguridad vial quedaría amortizada en el Reino de España.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gamazo.
Señora Goicoechea, tiene la palabra.

La señora **SUBSECRETARIA DE INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Señoría, me quedo un poco perpleja, porque estamos en la Comisión de Seguridad Vial, que fue creada en 2004, y que ha jugado un papel tan importante desde entonces en la elaboración de la normativa aplicada en materia de seguridad vial. A la vista de cómo han evolucionado los datos de siniestralidad, creo que no podemos estar satisfechos porque sigue habiendo muertos, muchos muertos en las carreteras, pero sí se ha visto una tendencia claramente a la baja, lo cual significa que también estamos contribuyendo a concienciar a los usuarios de la vía de la importancia de cómo se circula en ella. Y uno de los elementos fundamentales para la seguridad vial, que además está presente en nuestras leyes, en nuestros reglamentos, es la velocidad. Por tanto, el control de esa velocidad tiene que ser uno de los elementos esenciales de nuestro trabajo. Antes hablaba de que la formación es muy importante, la concienciación es importantísima, el adoptar medidas de seguridad activas y pasivas, pero la velocidad en sí es uno de los elementos grandísimos de riesgo. Para Tráfico es una obligación controlar que no se incumplan esos límites de velocidad, porque nos estamos jugando la vida, la propia y la ajena. Desde luego no depende de nosotros ni el cumplimiento de la norma directa, que depende de cada cual cuando coge un vehículo, ni por supuesto tampoco cuál es la sanción que hay que imponer en caso de incumplimiento, porque eso lo hemos decidido entre todos.

Es verdad que lo que ha dicho es paradójico, pero es así. A pesar de haber disminuido el tránsito de vehículos durante el periodo de COVID, lo cierto es que la disminución no ha sido proporcional en las sanciones, no porque hayamos tenido más celo que el que tenemos habitualmente, sino porque, paradójicamente, ha habido más incumplimientos, como se demuestra en esa relación entre la disminución del volumen de tráfico y el incremento de sanciones. Nosotros no tenemos ningún afán recaudatorio, no lo tenemos, lo que queremos es que se cumpla la normativa en materia de seguridad vial, la normativa que ha elaborado este Parlamento y la que hemos desarrollado nosotros en el Ejecutivo; por cierto, además, con un enorme interés durante estos dos años y medio en los que hemos propiciado ya cuatro modificaciones importantes a nivel reglamentario. Tienen sus señorías ya un proyecto de ley para seguir avanzando en eso que estamos construyendo entre todos, que es una política de seguridad vial, que realmente es un tema de Estado muy importante para todos, e incluso tenemos otro real decreto en cartera, el de los vulnerables, con el que queremos seguir avanzando en lo que creemos que es fundamental para todos. Si de los controles de esa normativa se derivan estas cifras, posiblemente

cve: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 9

tenemos que seguir concienciándonos todos de que hay que seguir trabajando como lo estamos haciendo, y como gracias a esta Comisión venimos haciendo y queremos seguir haciendo.

En cuanto a algún dato en concreto sobre radares, nosotros no elegimos a boleo la cifra de los radares de tramo. Ojalá pudiéramos tener más de los que tenemos, pero también es una cuestión de índole presupuestaria y de disponibilidad de recursos. No tenemos más porque queramos tener más para recaudar más, sino porque somos todos conscientes de que tener más control redundará en más seguridad y en menos muertos. Y ese es nuestro objetivo.

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

— **DESTINO DADO POR PARTE DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO A LOS INGRESOS RECAUDADOS EN CONCEPTO DE SANCIONES ECONÓMICAS POR INFRACCIONES EN MATERIA DE TRÁFICO EN EL EJERCICIO 2020, ASÍ COMO IMPORTE DESTINADO A CADA UNO DE ELLOS, Y MODALIDAD DE GESTIÓN UTILIZADA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034308).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000879).

El señor **PRESIDENTE**: Siguiente pregunta. Destino dado por parte de la Dirección General de Tráfico a los ingresos recaudados en concepto de sanciones económicas por infracciones en materia de tráfico en el ejercicio 2020, así como importe destinado a cada uno de ellos y modalidad de gestión utilizada.

Señor Gamazo, tiene la palabra.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Señora subsecretaria vamos a por la tercera pregunta no respondida por el Gobierno. Permitame que señale que respecto al control y vigilancia en el Grupo Parlamentario Popular creemos que evidentemente es fundamental y necesario, pero también pensamos, y eso es lo que hemos intentado reprochar, que no debe ser arbitraria la ubicación de esos radares. No hemos discutido el número, hemos dicho que nos ha sorprendido que no sepan dónde van a ubicarlos, cuando lo lógico es que tuviesen un estudio de dónde hacen falta y no decir cuarenta y cinco, porque si hacen falta cincuenta y cinco o sesenta y cinco se incrementan, y si no se reducen. Pero que no sepan cuántos van a comprar y dónde hacen falta verdaderamente para proteger la integridad física y la vida de los conductores, es lo preocupante, lo alarmante y lo que nos dejó boquiabiertos de su respuesta parlamentaria.

Pero vayamos a lo que nos interesa que es la pregunta tercera. La ha leído el presidente y, por tanto, la doy por formulada. ¿Por qué formulamos esta cuestión? Porque en 2018 y 2019 la suma de ingresos por tasas y multas superó el total de los gastos asumidos por la Jefatura Central de Tráfico. Lo veremos a continuación en la pregunta que le formulará el portavoz adjunto del Grupo Parlamentario Popular y amigo don Jaime Mateu. En 2019, su DGT destinó casi la mitad de su presupuesto a transferencias del Estado por un valor de 622 millones de euros provenientes de multas y o tasas que cobra la DGT por los servicios que ofrece. Este año nos quejamos en el debate de presupuestos de que iban a destinar 111 millones de euros, el año pasado fueron más de 400 y en 2019 622 millones de euros que destinaron a otros menesteres. Dichas transferencias se hicieron sin consignación presupuestaria, lo que provocó por primera vez resultados negativos en la gestión de la DGT. Menuda gestión progresa de este Gobierno en la DGT. ¿Nos puede aclarar señora subsecretaria, a que destinaron los ingresos recaudados en 2020 por la DGT?

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

Señora subsecretaria, tiene la palabra.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Gracias, señor presidente.

Señoría, para responder de forma adecuada a la pregunta, tal y como la recibimos formulada por escrito, por la que se solicita información sobre el destino que se da a los ingresos recaudados en concepto de sanciones por infracciones en materia de seguridad vial, es necesario partir de una premisa inicial: los ingresos de la Dirección General de Tráfico, sean por tasas sean por acciones —que es por lo que ustedes han preguntado—, no están legalmente afectados a la realización de actuaciones determinadas, afectos a la realización de estas con carácter finalista o a gastos concretos. Dicho de otra

cve: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 10

forma, los ingresos de la Dirección General de Tráfico no tienen un destino finalista. Por tanto, todas las actuaciones realizadas a lo largo de 2020, con cargo al único programa presupuestario de la DGT, solo tiene uno, que es el 132B, seguridad vial, actuaciones que comportaron un gasto superior a los 701 millones de euros, se financiaron con los ingresos que, con independencia de su origen, sean tasas o sanciones, ha recaudado la DGT y forma parte de su presupuesto de ingresos.

Señoría, si me pregunta específicamente por los ingresos en concepto de sanciones por infracciones en materia de seguridad vial, le diré que en el ejercicio 2020, y con los datos aún provisionales, esa partida ascendió a 336.341.581 euros. Sin embargo, como acabo de comentar, no cabe establecer una vinculación directa entre este importe recaudado en concepto de sanciones y programas de actuación específicos en materia de seguridad vial en la medida en que la totalidad de los ingresos que recauda la Dirección General de Tráfico se destinan cualesquiera actuaciones que lleva a cabo el organismo con cargo al programa presupuestario 132 b, Seguridad Vial, o bien generan un remanente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Goicoechea.
Señor Gamazo.

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

En la respuesta que recibimos tras la conversión en oral se escuchaban en que no habían realizado el cierre definitivo del ejercicio para no facilitarnos la información solicitada. Siempre encuentran la excusa adecuada para huir de sus obligaciones. Si hubiesen tenido voluntad política, hubiesen podido relacionar las actuaciones e importes realizados en 2020, que los deben de conocer y bien, para eso están gestionando la jefatura de Tráfico.

Señora subsecretaria, el informe fiscalizador de la jefatura de Tráfico de 2018 del Tribunal de Cuentas recomendaba que Tráfico estableciera procedimientos que permitieran identificar y evaluar los gastos realizados en materia de seguridad vial, prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas, garantizando que el importe total de las multas de tráfico se destinará a la financiación de dichos gastos, y su Gobierno no tuvo en consideración en 2019 esa recomendación, pero tampoco, parece, en 2020 porque el 37% de lo recaudado por Tráfico fue transferido al Ministerio del Interior en ese programa 000X de transferencias al Estado.

El Tribunal de Cuentas también le recomendaba que mejoraran el sistema de control sobre las tasas por la notificación del resultado de la inspección técnica en el Registro de Vehículos de la DGT a fin de garantizar la exactitud de las liquidaciones presentadas, otra recomendación que su Gobierno tampoco tuvo en consideración en 2019. Veremos si la cumplen en 2020.

Señora subsecretaria, ¿puede confirmar o acreditar aquí que el Ministerio, que la DGT, en el año 2020 ha cumplido la disposición adicional tercera de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre? Y no es que la gestión política de la DGT sea un desastre, que eso lo estamos criticando los grupos que no sustentamos al Gobierno continuamente en esta Comisión y en la Comisión de Interior —es un desastre, y usted lo sabe perfectamente, por el caos en el servicio público de exámenes, por los parches normativos, que llevan casi tres años parcheando continuamente la normativa, por las deficiencias en los vehículos de la Agrupación de Tráfico, etcétera—, es que ahora es el propio Gobierno el que acaba de reconocer que la gestión económica de la DGT adolece de importantes deficiencias de control interno. Señora subsecretaria, eso es intolerable, y ya no es solo que la oposición lo critique, sino que el propio Gobierno, el Ministerio de Economía crítica al Ministerio de Hacienda en cómo gestiona la DGT. El Ministerio de Hacienda no avala las cuentas de la DGT y le está diciendo algo así como que la DGT no expresa la imagen fiel del patrimonio y la situación financiera. Es demoledor el informe de auditoría de la Intervención General de la Administración del Estado sobre las cuentas anuales del Ministerio de Hacienda correspondiente a 2019. Un informe desfavorable que sostiene que la memoria de las cuentas anuales de la DGT adolece de falta de claridad y contiene diversos errores y omisiones, así como información que no se ajusta a la realidad: critica el inmovilizado inventariado; señala la falta de coherencia y de información sobre la recaudación de la tasa por ITV, por las inspecciones técnicas de vehículos; señala que la DGT no reconoce los ingresos en contabilidad derivados de sanciones cuando dichas sanciones son firmes. Tráfico, además —señala—, adolece de importantes deficiencias de control interno en su gestión económica. Estamos hablando de la gestión del año 2019; no gestionaban y gobernaban los marcanos este país, gobernaban ustedes. Por otra parte, es frecuente, según este informe, la realización de gastos sin soporte contractual, vulnerando la normativa presupuestaria y omitiendo la función interventora. De 166,7 millones de euros de adjudicaciones de contratos realizados por la DGT en 2019, se han realizado adjudicaciones por importe

ove: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 11

de 57,2 millones de euros de contratos de servicios y suministros por un sistema atípico. Es decir, uno de cada tres contratos se ha hecho por el procedimiento de adjudicación directa y negociado sin publicidad. Señora subsecretaria, ¿comparte usted, comparte el Ministerio del Interior la forma de gestión de la DGT? ¿Comparte que los gastos sin soporte contractual, vulnerando la normativa presupuestaria y omitiendo la función interventora, sean una realidad en la gestión diaria de la DGT? Eso sería todo de momento.

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

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Presidente, muchas gracias. Señoría, son muchas las cuestiones que ha planteado y escaso el tiempo para contestar.

Yo también me leo los informes con mucho interés. Además, estoy acostumbrada a hacerlo —son muchos años de gestión pública y en distintos ámbitos de la Administración—, y efectivamente, tenemos la garantía de tener unos sistemas de control y seguimiento de nuestra gestión —yo lo considero una garantía; como tales están planteados y desde luego, como gestora, así lo entiendo— que son muy estrictos. Y es cierto que ponen muchas cosas de manifiesto, pero no con esa valoración que su señoría está trasladando. No es una crítica absoluta al funcionamiento de la Dirección General de Tráfico, sino que son espacios de mejora en los que, sin duda, estamos trabajando. Además, ya sabe que hay una continuidad en la gestión, a veces con unos tratos muy largos desde que se comienzan los contratos hasta que se finalizan o se pueden —esos contratos— pagar, fiscalizar y reportar por tanto en las cuentas públicas, y aunque me está hablando de 2019, es posible que muchos de ellos vinieran incluso de un período anterior. Pero no quiero hacer alusión a este tipo de cuestiones de cómo se hacía antes o cómo se hace ahora, lo cierto es que en el ámbito de la DGT se está haciendo un esfuerzo muy importante de gestión; es un organismo que tiene un volumen importante de gasto, un volumen importante de inversión. Ha mencionado alguno de los procedimientos como si fueran irregulares y, desde luego, los negociados sin publicidad no lo son cuando se cumple la norma, y eso también está recogido en ese informe al que hace referencia. Y es cierto que hay algunos procedimientos de convalidación de contratación, pero también es un procedimiento, también es algo contemplado en la normativa contractual y que pasa por los controles no solo de la intervención, sino incluso de decisión del Consejo de Ministros. Por tanto, no cabe reproche sobre ilegalidades en el funcionamiento de la DGT de la naturaleza que estaba haciendo. Lo cierto es que, claro, si consideramos que es un caos normativo porque hacemos modificaciones o lo que ha denominado 'parcheos' de nuestra normativa, cuando entiendo que lo que estamos haciendo es aplicar en nuestra normativa nuevas medidas con el fin de incrementar la seguridad vial —algunas de ellas incluso, señorías, sugeridas y algunas, espero, también trabajadas en esta próxima modificación de la ley entre todos nosotros—, mal estamos; si por continuar en la evolución de la mejora de nuestra normativa hacen unas valoraciones negativas sobre esas modificaciones, pues llegaríamos a la congelación de la normativa y, por tanto, la inadecuación a las nuevas necesidades sobrevenidas.

En cuanto a nuestra situación presupuestaria, es cierto que la DGT ha tenido unos incrementos en las transferencias internas. Ya sabe que, además, en las transferencias, en ese programa, se hace referencia a las transferencias al Estado —la seguridad vial no se atiende únicamente desde el Ministerio del Interior, y no solamente desde la DGT dentro del Ministerio del Interior, sino que también hay funciones muy importantes desarrolladas desde unidades del ministerio no adscritas directamente a la DGT, sino a esta Subsecretaría, como la Secretaría General Técnica— y también se contemplan los gastos de contratación centralizada, que si revierten directamente en la DGT. Y, como bien saben, hemos tenido unos períodos presupuestarios absolutamente singulares, que han hecho que algunos de los esfuerzos económicos que este Gobierno ha hecho para atender obligaciones que recibió y asumió, como las de equipación salarial de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, se hayan atendido a través de transferencias desde el presupuesto de la DGT en ese concepto de transferencia. Pero hay algo muy importante, y es que no hemos disminuido, sino que hemos incrementado el gasto de la Dirección General de Tráfico, y lo hemos hecho en 2019, lo hemos hecho en 2020 y lo vamos a hacer en 2021. Y estamos incrementando progresivamente el gasto por encima del incremento de ingresos porque consideramos que es imprescindible dedicar todo el dinero que podamos a la mejora de la seguridad vial. Y, por cierto, me alegro mucho de que coincidamos en que, efectivamente, el control de velocidad es uno de los elementos fundamentales para garantizar la seguridad vial, y desde luego tenemos muy claro y tenemos muy analizadas —tenemos un magnífico cuerpo de funcionarios especialistas en el ámbito de tráfico— nuestras carreteras para saber dónde queremos instalar esos tramos, pero es verdad que los tramos de radar se instalan teniendo en cuenta circunstancias

cve: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 12

concretas en un momento determinado y a eso es a lo que atienden los órganos técnicos de nuestra DGT para hacer las instalaciones definitivas. Pero tenemos un mapa muy claro de cuáles son nuestras necesidades y sobre él se trabaja de manera diaria en la DGT.

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

— **VOLUMEN TOTAL DE LA GESTIÓN DE EXPEDIENTES DE MULTAS EN EL EJERCICIO 2019 POR PARTE DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO, PENDIENTES A 31/12/18 POR ANTIGÜEDAD, ALTAS DEL EJERCICIO 2019, BAJAS POR COBRO Y POR CUALQUIER OTRO MOTIVO, Y PENDIENTE A 31/12/19 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034312).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000880).

— **NÚMERO E IMPORTE DE LOS EXPEDIENTES SANCIONADORES GESTIONADOS POR LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO QUE QUEDARON PENDIENTES DE COBRO EL 31/12/2019 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034315).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000882).

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, vamos a ver las preguntas números 6 y 8. La número 6: Volumen total de la gestión de expedientes de multas en el ejercicio 2019 por parte de la Jefatura Central de Tráfico pendientes a 31/12/2018 por antigüedad, altas del ejercicio 2019, bajas por cobro y por cualquier otro motivo y pendiente a 31/12/2019. Y la número 8: Número e importe de los expedientes sancionadores gestionado por la Jefatura Central de Tráfico que quedaron pendientes de cobro el 31/12/2019.

Señor Mateu.

El señor **MATEU ISTURIZ**: Señor presidente, buenos días. Señorías buenos días a todos.

Señora subsecretaria, nuevamente aquí. Muchísimas gracias por su comparecencia. Lo primero, quiero recordar al guardia civil de la Agrupación de Tráfico de Ciudad Rodrigo, don Ricardo Sánchez Castro, fallecido en un accidente en acto de servicio el pasado Viernes Santo cuando su moto, una BMW, se estrelló contra un guardarrail en la A-62 a la altura de Sancti-Spiritus. Es fundamental la seguridad vial y otro de los temas que tenemos que seguir abordando es el tema de los guardarralles, que sean lo más propios para evitar este tipo de accidentes fatales, en este caso de un miembro honorable de la Benemérita. Le trasladé el pésame al general jefe de la Agrupación, don Ramón Rueda Ratón, y ahora lo hago en mi nombre y en nombre de mi grupo por este fallecimiento tan doloroso.

Estamos hablando nuevamente de temas económicos, y por ello doy por reproducida la pregunta que ha enunciado nuestro el presidente para luego, en el otro turno, comentar lo que usted haya dicho al respecto.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mateu. Sin duda nos unimos a ese pésame que ha trasladado al jefe de la Agrupación de Tráfico y al propio director general de Tráfico.

Señora subsecretaria.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Presidente, muchas gracias; señoría, también muchas gracias, y, por supuesto, me uno a ese dolor, igual que lo hice el viernes, porque la noticia fue tristísima. Es una pena perder la vida de esa manera, protegiéndonos a todos en nuestras carreteras y, por desgracia, no es el único; hay una lista de guardias civiles por los que estamos especialmente preocupados y trabajando por su seguridad en esas motocicletas en las que están velando por todos nosotros en las carreteras españolas.

Dicho eso, paso ya a leer la contestación a la pregunta planteada. Se da contestación a los expedientes iniciados en 2019 con su cuantía al cien por cien de la sanción económica, distribuido por provincias, y a

owe.DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 13

los expedientes pendientes de cobro, es decir, los expedientes enviados por este organismo a la Agencia Estatal de Administración Tributaria para su cobro en vía ejecutiva. Los expedientes iniciados en 2019 ascienden a 4 683 671, por una cuantía total de 968 252 400 euros. El número de expedientes en vía ejecutiva es de 352 981, por una cuantía total de 105 407 140 euros.

Por lo que se refiere a bajas por cobro, como indica en la formulación de la pregunta, se informa de que ya se ha facilitado información sobre los expedientes pagados en vía voluntaria y la cuantía correspondiente en preguntas parlamentarias previas respondidas también en esta misma Comisión. La cuantía correspondiente a las preguntas parlamentarias previas la he mencionado antes y lo que facilitaremos por escrito será la relación por provincias de esta información: los expedientes iniciados en 2019, la cuantía total, los expedientes en vía ejecutiva y su cuantía total, que suman las cantidades que antes he mencionado.

Por lo que se refiere a los expedientes sancionadores iniciados en 2019 y que se encuentran pendientes de cobro, es decir, enviados por este organismo a la Agencia Estatal de Administración Tributaria para su cobro por vía ejecutiva, son 352 981 expedientes, por un importe de 105 407 140 euros. Este importe se corresponde con el cien por cien de la cuantía de la sanción económica. Con esto termino.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias señora Goicochea.
Señor Mateu.

El señor **MATEU ISTURIZ**: Es una lástima que no se contesten las preguntas en el tiempo oportuno. Estas preguntas estaban presentadas el día 1 de febrero, y entiendo que haya tensión en el ministerio porque no sé cómo vamos a tratar de disimular la prevalencia de la discrecionalidad sobre la legalidad, que está tan a debate en estos momentos. Por ello, le recuerdo que para nosotros es muy importante recibir en el momento adecuado la respuesta a las preguntas por escrito para poder seguir ejerciendo la tarea de control de la actividad de la Dirección General de Tráfico o Jefatura Central de Tráfico, porque, luego, en otra pregunta, plantearé unas disquisiciones que existen a este respecto.

Evidentemente, soy partidario de lo que ha dicho mi portavoz, el señor Gamazo —portavoz y amigo, como bien ha dicho él, y yo lo agradezco—. Aquí existe la teoría de muchas multas baratas para que se paguen pronto para evitar problemas. Evidentemente, la Jefatura Provincial de Tráfico —Dirección General de Tráfico— tiene un problema con respecto a la gestión que está realizando. El problema está en llegar al último fin de la actividad administrativa de la tarea de recaudación derivada de las tasas y de las sanciones. Se ha visto claramente, tal y como ha puesto de manifiesto el señor Gamazo derivado de los informes de la IGAE —que usted, señora Goicochea, por su pertenencia al Cuerpo Superior de Administración Civil del Estado, conoce perfectamente—, que ha sido un auténtico desastre. Ha sido un auténtico desastre, lo mismo que todas las fiscalizaciones que ha realizado el Tribunal de Cuentas al respecto. No se trata de culpabilizar ni de criminalizar a ningún funcionario, que en definitiva cada uno da lo mejor de sí, sino sencillamente se trata de que hay que organizar esto bastante mejor para saber la realidad. Además, en la actuación que se está realizando se están vulnerando principios legislativos, como luego enumeraré en mi siguiente intervención. No quiero avanzarlo, no merece la pena, porque luego viene a cuento más que ahora. Pero sí le digo que hay un grave problema. Usted me ha relatado una serie de números, me ha hablado de una serie de cuestiones, me ha dicho las derivadas de la recaudación ejecutiva de la Agencia Tributaria, pero yo, en mi cabeza —y a lo mejor no se ha podido plasmar bien en la pregunta—, tenía un esquema distinto de la contestación que usted ha dado; por ejemplo, usted no ha mencionado qué número de expedientes proceden el año 2019 del año 2018. Tampoco me ha dicho, de los expedientes que hay en el año 2019, los expedientes que son de altas anteriores, por ejemplo, a los años 2018, 2017 y 2016. Una serie de cuestiones que espero, como usted bien ha dicho y además siempre confiando en su buen criterio, que nos facilite por escrito para poder tener esos datos completos. Y lo mismo le digo en cuanto al número de expedientes que quedan al final del año 2019 que hay que cobrarlos, porque tampoco hemos dicho cuáles son procedentes de otros ejercicios de atrás. Porque los del año 2019, conforme a la gestión ordinaria de la Jefatura Central de Tráfico, unos se recaudan en vía ordinaria, en periodo voluntario, y, luego, los que no se pagan en periodo voluntario se pasan a procedimiento de apremio y en el procedimiento de apremio tienen el convenio con la Agencia Estatal de Administración Tributaria. Por cierto, sería interesante también aquí hacer un puente, un enlace entre la actividad de la Agencia Estatal de Administración Tributaria y la actividad de la Jefatura Central de Tráfico para ver cómo engancha y los reparos que se ponen en la Agencia Estatal de Administración Tributaria en vía ejecutiva a estos expedientes que emanan de la propia Jefatura Central de Tráfico.

cve: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 14

No obstante, señora subsecretaria, yo le agradezco su contestación y, por si le sirve de fuente inspiradora para hacer la contestación escrita, la remito al esquema que viene en el último informe del Tribunal de Cuentas que se refiere a las cuentas de la Jefatura Central de Tráfico del año 2015, página 39, donde está muy claro lo que creo que nosotros pretendemos con la preguntarme escrita que le hemos formulado.

Luego seguiré abordando otros temas. Muchas gracias, señor presidente; señora subsecretaria, muchas gracias por su contestación.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Mateu.
Señora subsecretaria.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Gracias, presidente.

Señoría, tomo buena nota de esa referencia que me está haciendo del control de 2015 porque quizás eso nos permita acercarnos más en nuestra contestación al esquema de contestación que estaba esperando su señoría; efectivamente, nosotros hemos entendido la pregunta, tal y como estaba formulada, para contestarla, de acuerdo con la información que teníamos disponible, en el sentido que hemos hecho. Veremos si es posible, por supuesto —y haremos todo el esfuerzo por hacerlo—, acomodarnos a un esquema distinto de información; desde luego, yo también considero una lástima que no contestemos en plazo porque el esfuerzo de trabajo que se está haciendo en todos los ámbitos, tanto en el de gestión económica, contractual, presupuestaria, como, por supuesto, en el de gestión normativa y operativa en el ámbito de la Dirección General de Tráfico, es muy importante. Creo que el balance que tenemos, como decía antes, de esa evolución de nuestro corpus normativo es importante porque hemos introducido medidas muy singulares y que creemos que son de una enorme entidad durante estos dos años y medio: los 90 kilómetros/hora como límite máximo de velocidad en carreteras convencionales, los 30 kilómetros/hora en ciudad, modificaciones importantes en materia de seguridad tanto para conductores con la geolocalización en caso de accidente como para todos los que forman ese colectivo de Ayuda en Carretera, etcétera. Quiero decir que estamos avanzando mucho, que estamos trabajando mucho; creo que operativamente se está notando también, como lo está notando por el apoyo recibido nuestra Guardia Civil de Tráfico, a la que nos referíamos al inicio de esta pregunta. Y es una lástima que dejemos algunas preguntas sin contestar en plazo para tener que venir aquí, cuando el trabajo que se está haciendo creo que es un trabajo importante y por el que estoy muy agradecida además a todos los funcionarios de la DGT.

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

— **CANTIDAD EN LA QUE HA SUPERADO LA SUMA DE INGRESOS POR TASAS Y MULTAS EL TOTAL DE GASTOS ASUMIDOS POR LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO EN EL PERIODO 2018-2020 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034314).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000881).

El señor **PRESIDENTE**: Siguiente pregunta: cantidad en la que ha superado la suma de ingresos por tasas y multas el total de gastos asumidos por la Jefatura Central de Tráfico en el periodo 2018-2020.

Señor Mateu.

El señor **MATEU ISTURIZ**: Gracias, señora subsecretaria. Gracias nuevamente por la contestación que me va a brindar y reproduzco la pregunta en boca del señor presidente.

Gracias.

El Señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mateu.
Señora Goicoechea.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Por supuesto, vamos a pasar la respuesta por escrito para que sus señorías lo puedan ver con mayor comodidad, pero creo que no me queda más remedio que leerles una tabla numérica.

ovc.DSCD-14CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 15

Los importes solicitados quedan recogidos de la siguiente forma. Ejercicio 2018. Ingresos, 1 063 955 172,10 euros. Gastos en el programa 132b, 631 515 070,97 euros. Los gastos en el programa 00X, el de las transferencias que recoge lo que antes decía, esas tres distintas transferencias, son 166 924 068 euros. Voy a omitir los decimales para hacerlo un poco más fácil. La diferencia es de 265 516 000 euros. En el año 2019 los ingresos fueron de 1 095 138 971 euros, frente a unos gastos de 676 195 513 euros y unos gastos por transferencias, 00X, de 637 162 000 euros. Diferencia por tanto negativa, en este caso de 218 220 000.

Por lo que respecta a 2020, los ingresos han sido —antes decía que las cifras están aún sin consolidar, no está el cierre definitivo de ejercicio hecho— de 922 567 000 euros, frente a unos gastos en el 132b de 701 226 006 euros. Los gastos de transferencia, 410 121 316 euros. Lo cual arroja una diferencia negativa de 188 779 433 euros. Y con esto he terminado mi información.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Goicochea.
Señor Mateu.

El señor **MATEU ISTURIZ**: Presidente, gracias.

Señoría, permítame que haga un recordatorio de unas características básicas de lo que representan las tasas en el sistema tributario español. Se rigen por su propia ley, la Ley 8/1989, de 13 de abril, y una normativa específica a efectos de tráfico para las propias tasas de esta entidad. Luego, su recaudación está establecida, en período voluntario, bajo la dirección y supervisión de la propia Jefatura Central de Tráfico y en período ejecutivo mediante el convenio de recaudación con la Agencia Estatal de Administración Tributaria. Hay un principio fundamental, que luego vamos a pasar a debatir en las tasas, que es el principio de equivalencia, recogido en el artículo 7 y en el 19, donde se establece un criterio fundamental muy importante: que el importe de las tasas por prestación de un servicio no podrá exceder en su conjunto del coste real o previsible del servicio o actividad de que se trate o, en su defecto, del valor de la prestación recibida. Hace falta, por tanto, un estudio para ver si se respeta —elaborado por la Jefatura Central de Tráfico— ese principio de equivalencia porque si no entramos en un problema de colisión de normas.

Otro principio que rige en las tasas es el principio de capacidad económica, artículo 8; en definitiva, que es importante que se tengan en cuenta las características del destinatario para que no se altere su situación patrimonial. Y luego, con respecto a las multas, hay una normativa fundamental que nunca ha quedado clara, que es la disposición adicional tercera de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modificó la Ley de Seguridad Vial, que establece que el importe de las sanciones gestionadas dentro del ámbito de la Administración General del Estado debe destinarse íntegramente a la financiación de actuaciones y servicios en materia de seguridad vial, prevención de accidentes y ayuda a las víctimas. Y la Jefatura Central de Tráfico tiene que dar una explicación veraz y auténtica para que podamos saber si efectivamente este principio se ha cumplido.

Luego, tenemos también una situación de la Jefatura Central de Tráfico irregular porque no está adecuada a la Ley del Sector Público del año 2015 en cuanto a la configuración jurídica y competencias y atribuciones de la Jefatura Central de Tráfico y de la propia DGT. Por eso, el Tribunal de Cuentas en el año 2006 ya estableció la obligación de hacer esa regulación legal, cosa que todavía no se ha hecho. Por eso, la cuestión que tenemos aquí en ciernes es lo que hemos visto de esas transferencias que usted nos ha relatado perfectamente y podemos llegar al absurdo de que hayamos vulnerado esos dos principios que le he dicho. Uno, el principio de equivalencia de las tasas, porque en principio, si hay superávit, puede ser que se esté cobrando más coste del real coste efectivo de las tasas. Y, dos, también puede ser que no se aplique el importe de la recaudación de las sanciones a los tres fines establecidos conforme a la disposición adicional segunda de la Ley de Seguridad Vial del año 2015. Por eso es fundamental dar una explicación en forma y en fondo a ese respecto. Por eso le digo que ha sido importante conocer el informe de auditoría publicado el 22 de enero del año 2021 en el BOE —por cierto, se solían publicar en el mes de octubre, pero algo debió suceder para no haberlo hecho con anterioridad—. Por eso, en base a este informe, que, como ha relatado mi compañero y portavoz el señor Gamazo, no expresa en todos los aspectos significativos la imagen fiel del patrimonio y la situación financiera de la entidad, estamos preocupados. Ya ha habido, de hecho, respuestas e interrogantes diciendo que esto no podía seguir así. Por eso, tenemos una tarea pendiente; lo que no podemos es transferir al Estado esas cantidades, que incluso han dado resultados negativos en el año 2019 y 2020, como usted ha dicho, sin haber controlado previamente si se han cumplido los fines tanto de las tasas en su aspecto recaudatorio como de las

cve: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 16

sanciones. Por eso le hacemos esta pregunta. Y usted la ha contestado, porque eso son guarismos, son datos; por cierto, datos que no coinciden en pequeñas cantidades con el informe de la IGAE; estaba analizando ese informe ayer por la tarde y no coinciden plenamente. Por eso, señora subsecretaria, le pido que justifique hasta el último euro —usted nos ha dado unos números— y nos diga si se han cumplido esos dos principios fundamentales en la gestión de las tasas y en la gestión de las multas para ver si se cumplen los fines legales para los cuales han sido establecidas.

Sabiendo de su buen hacer, estamos en un momento oportuno —ustedes ya llevan gobernando prácticamente tres años— para dar un vuelco a esa cuestión en la Jefatura Central de Tráfico, o en la DGT, porque evidentemente todavía estamos siempre en el límite de si se aplican o no todos los gastos. Por eso hay que aplicarse enormemente a esa cuestión: naturaleza de la Jefatura Central de Tráfico, cumplimiento de las tasas y cumplimiento de la recaudación de las multas. Desde luego, van a contar ustedes con nuestro apoyo siempre que se haga de una manera transparente y objetiva, y no seamos con la recaudación, que se saca de los bolsillos de los ciudadanos, la fuente, el nutriente de las arcas de este Estado manirroto para pagar pactos indignos con fuerzas políticas que están sustentando en el Gobierno al Partido Socialista.

Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora subsecretaria.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Mateu.
Señora Goicoechea.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Gracias presidente.

Señoría, son muchas las cosas que ha planteado, algunas absolutamente ajenas al ámbito de competencia de esta subsecretaría y aún más al ámbito de la DGT. Desde luego, en esta comparecencia yo lo que he hecho ha sido contestar a lo que se nos ha pedido. Lo que se nos pedía eran esos guarismos y esa es la información que hemos dado. Como decía antes, siempre es interesante venir a esta Comisión, pero siento que sea en contestación a preguntas que se han transformado en orales, porque sin duda nos resta tiempo a un debate interesantísimo y a seguir trabajando entre todos por lo que es nuestro objetivo común, que es la seguridad vial. Pero yo en este momento la información que puedo dar es la que he dado, que eran los datos. Los datos son estos. Por supuesto, si su señoría quiere esa ampliación de información y valoraciones más cualitativas, estamos a su absoluta disposición, pero creo que por mi parte sería irresponsable avanzar una contestación en este momento breve, como me impone necesariamente el tiempo, que sin duda sería una simplificación, que pudiera dar incluso lugar a interpretaciones erróneas sobre lo que quiero manifestar y dejaría insatisfecho el interés de su señoría, que, como hemos podido ver, abarca temas muy amplios.

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

— **NÚMERO E IMPORTE DE LOS EXPEDIENTES SANCIONADORES GESTIONADOS POR LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO QUE QUEDARON PENDIENTES DE COBRO EL 31/12/2020 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034317).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000883).

— **VOLUMEN TOTAL DE LA GESTIÓN DE EXPEDIENTES DE MULTAS EN EL EJERCICIO 2020 POR PARTE DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO, PENDIENTES A 31/12/2019 POR ANTIGÜEDAD, ALTAS DEL EJERCICIO 2019, BAJAS POR COBRO Y POR CUALQUIER OTRO MOTIVO, Y PENDIENTE A 31/12/2020 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034320).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000884).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a concluir este trámite con la acumulación de las últimas dos preguntas: número e importe de los expedientes sancionadores gestionados por la Jefatura Central de Tráfico que

ove: DSCD-14-CO-959

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 17

quedaron pendientes de cobro a 31/12/2020 y volumen total de la gestión de expedientes de multa en el ejercicio 2020 por parte de la Jefatura Central de Tráfico pendientes a 31/12/2019 por antigüedad, altas del ejercicio 2019, bajas por cobro y por cualquier otro motivo, y pendiente a 31/12/2020.

Señor Mateu.

El señor **MATEU ISTURIZ**: Señor presidente, gracias. Gracias, señora subsecretaria, por sus contestaciones.

Doy por reproducida la pregunta que ya nos ha expuesto nuestro presidente.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señora subsecretaria.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Gracias, presidente.

En contestación a la primera pregunta, la número 9, el número de expedientes sancionadores que, habiendo sido iniciados en 2020, se encuentran pendientes de cobro —es decir, enviados por este organismo a la Agencia Estatal de Administración Tributaria para su cobro por vía ejecutiva— es de 427 315 expedientes, por un importe 110 170 818 euros. Este importe se corresponde con el cien por cien de la cuantía de la sanción económica.

Por lo que respecta a la pregunta número 10, la contestación sería la siguiente: Se da contestación a los expedientes iniciados en 2020 con su cuantía al cien por cien de la sanción económica, distribuido por provincias, y los expedientes pendientes de cobro, es decir, los expedientes enviados por el organismo de la DGT a la Agencia Estatal de Administración Tributaria para su cobro por vía ejecutiva. Los expedientes iniciados en 2020 ascienden a 3 886 399 por una cuantía de 804 465 069 euros. El número de expedientes en vía ejecutiva es de 427 315 por una cuantía total de 110 170 818 euros. Por lo que se refiere a las bajas por cobro que indica en la formulación de la pregunta, se informa que ya se ha facilitado esta información sobre los expedientes pagados en voluntaria y las cuantías correspondientes en preguntas parlamentarias previas que también he respondido en esta sesión. Por supuesto, dado que nos solicitan la información desglosada por provincias, se la haremos llegar a sus señorías y evito, obviamente, la dar tantos números referidos a cada una de ellas.

Con esto termino mi contestación, señor presidente.

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

Señor Mateu, tiene la palabra.

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

Gracias, señora subsecretaria por su contestación. Lo que le quería decir es que usted ahora mismo es la representante del Gobierno de España en esta Comisión de Seguridad Vial, en la que evidentemente tenemos una pretensión, que ustedes tendrán también que apoyar y deben entenderla, que es que se convierta en Comisión permanente legislativa. Eso se lo aviso porque evidentemente ya estamos trabajando en ello y no depende de usted, depende de la Cámara, pero sepa usted que sería muy importante para todos los que somos vocales de esta Comisión que así se hiciera.

Las cuestiones se las planteo con el afán no de que me conteste, porque evidentemente hay cosas que ahora mismo usted no puede contestar, sino de que usted sea el enlace, la portavoz del Gobierno y le plantee las inquietudes que yo antes le he manifestado, porque pienso que ya va siendo hora de que —se lo digo ahora mismo— entre todos resolvamos, por ejemplo, la cuestión de la naturaleza jurídica de la Jefatura Central de Tráfico y de la Dirección General de Tráfico, porque hay momentos en que hay una confusión y parece que estamos en tierra de nadie, cuando no debe ser así. Creo que no debe ser así por dos motivos fundamentales. Primero —da igual el orden, porque para mí son iguales—, por un deber de aseidada hacia los ciudadanos y hacia los contribuyentes, que deben tener muy claro cuál es el que ejecuta la actividad hacia ellos y, sobre todo, en esta materia tan compleja, tan difícil como es regular la seguridad vial mediante normas de imperativo cumplimiento y de carácter coercitivo que desembocan o finalizan en la imposición de una sanción. En segundo lugar, por respeto y también para que los propios funcionarios de la DGT y autoridades que la rigen sepan perfectamente en qué ámbito o parcela iniciativa se encuentran trabajando para el resto de todos los ciudadanos. Agradezco, pues, a todos los funcionarios de la Jefatura Central de Tráfico esa tarea ingente que hacen: fines de semana ocupados, operaciones entre nieve, operaciones terribles en situaciones muy complicadas. Por eso son funcionarios beneméritos a los cuales, evidentemente, hay que agradecerles de esta casa que es la casa de la palabra, el Parlamento, la función

civ. DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 18

que están realizando. Evidentemente, tampoco me puedo olvidar, a pesar de considerarlo como un sector diferenciado, de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Evidentemente por eso insisto mucho en que hay que comprobar que el destino del importe recaudado de las sanciones se dedique a mejorar la seguridad vial, a mejorar la prevención de accidentes y a las víctimas. Y precisamente a la Guardia Civil hay que darle todos los medios que necesiten, desde unas motocicletas potentes, que me consta que tienen, protección de los guardarraíles, el airbag para estar más protegidos, toda la equipación que necesiten, porque son, evidentemente, nuestros ángeles guardianes en las propias carreteras. Y también traslado esta imperiosa necesidad al Gobierno a través de usted.

La cuestión que le hemos planteado es idéntica a la que habíamos suscitado para el año 2019, y usted ha contestado con otros guarismos diferentes. Sigo manteniendo, señora subsecretaria, que si usted es tan amable y tienen a bien se atengan al esquema que le he dicho del último informe del Tribunal de Cuentas, que será reiterativo en cuanto volvamos a poder fiscalizar las cuentas del año 2016. También repito y traslado la inquietud del Grupo Parlamentario Popular por esos informes de la Intervención General de la Administración del Estado, que el del año 2019 ha sido muy malo, ha sido demoledor por las cuestiones de activos que se han planteado. La Jefatura de Tráfico no computa el principio del devengo como principio máximo para luego realizar toda la recaudación y la contabilización de los importes ingresados. Me siguen preocupando, y ahí tenemos que poner orden —insisto en que contarán con nuestra leal colaboración— esas transferencias que se hacen mediante este programa 000X, transferencias internas al Ministerio de Hacienda, en cumplimiento de una disposición adicional segunda de la Ley Orgánica 6/2011, Ley de Represión del Contrabando, si mal no recuerdo, en la que se metió esa disposición como de rondón. Se podrán hacer todas las transferencias porque en virtud del principio de caja única los ingresos son del Gobierno de España y la distribución luego la hacen en base a los presupuestos, pero hay que hacer esas transferencias cuando realmente se hayan cumplido todos los aspectos legales del principio de equivalencia de la Ley de tasas y no gravar al ciudadano por el coste del servicio más de lo que realmente cuesta para obtener ese ingreso que luego se transfiere en barbecho al Estado. Por supuesto, el tema de las sanciones. Hay que comprobar que se aplica a esos tres fines dichos en la disposición adicional segunda de la Ley de Seguridad Vial, modificación del año 2015, para que después de haber trasladado al Gobierno de España todas sus necesidades siga haciendo actividades en pro y en bien de los ciudadanos.

Muchas gracias nuevamente, señora subsecretaria, por su presencia. Me gusta verla, pero prefiero no verla contestando a preguntas escritas que se han reconvertido en orales.

Muchas gracias, señor presidente.

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

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Gracias, señor presidente.

Señor Mateu, desde luego coincidimos en muchas cosas. A mí también me gusta verle y verles a ustedes por lo decía al principio, porque desde esta Comisión se ha trabajado mucho y queremos seguir trabajando con ella. Es fundamental que lo hagamos entre todos puesto que estamos hablando de un tema de todos. También es una satisfacción ver cómo conocen en profundidad informes que afectan al funcionamiento de la DGT, porque nos ayudará entre todos a mejorar la gestión, que es el objetivo común, aunque no coincidamos en las valoraciones y no coincidamos en algunas de las conclusiones.

En cuanto a algunas de las cuestiones que ha planteado, como antes he dicho —no quiero repetirme demasiado y agotar el escaso tiempo del que dispongo— hemos intentado contestar a la pregunta en sus términos. Ahora tenemos algunas sugerencias sobre cuál podría ser el esquema de contestación; lo revisaremos. En cuanto a algunas otras cuestiones planteadas oralmente, tomando como base la pregunta escrita, tengo que decir que exceden mi contestación y también la información que puedo facilitar a la Comisión en este momento. Por supuesto, para cualquier pregunta que se nos plantee o en cualquier otra sesión de trabajo, estamos a la entera disposición de la Comisión y, por supuesto, también de usted señoría. Por mi parte, eso es lo que lo que puedo decir. Como digo, hay muchas coincidencias, entre ellas nuestra obligación y nuestro propósito constante de velar por las mejores condiciones de trabajo de nuestros efectivos, del personal que integra la Dirección General de Tráfico, muy especialmente, lo decía antes, de la Guardia Civil que tenemos en nuestras carreteras.

Continuaremos haciendo un esfuerzo para no llegar a las cifras de preguntas escritas transformadas en orales que hemos visto en otros tiempos. La verdad es que cuando llegamos al ministerio nos encontramos con 991 preguntas pendientes de contestación que se habían transformado en orales.

ove: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 19

Desde luego no estamos en esas cifras y vamos a hacer todo lo posible —me comprometo a ello— para dar las contestaciones en plazo, lo que sin duda va a facilitar el trabajo con esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Goicochea, por su comparecencia y por sus contestaciones. La verdad es que la no contestación en plazo nos da ocasión para tenerla de vez en cuando por aquí. Yo no le animo a que no conteste en plazo, pero sí a que a que nos visite de vez en cuando en esta Comisión.

Vamos a parar dos minutos para dar la bienvenida al primer compareciente que tenemos esta mañana.

COMPARECENCIAS CON OCASIÓN DEL PROGRAMA DE TRABAJO SOBRE LA ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD VIAL 2021-2030. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL:

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS, CONFEBUS (Barbadillo López). (Número de expediente 219/000445).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a continuar la sesión con las comparecencias previstas para hoy dentro del programa que estamos desarrollando en la Comisión con ocasión de la elaboración de la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030. En primer lugar, nos visita esta mañana don Rafael Barbadillo López, presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús, CONFEBUS. Seguimos el mismo procedimiento que hemos tenido otros comparecientes: interviene el compareciente, a continuación, los grupos parlamentarios por un tiempo de tres minutos para plantear las cuestiones que consideren, y concluye la comparecencia el señor Barbadillo contestando a las consideraciones realizadas.

Sin más, damos la palabra al señor Barbadillo.

El señor **PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS, CONFEBUS (Barbadillo López)**: Buenos días. Gracias, señor presidente.

Buenos días señorías. En primer lugar, quiero agradecer la invitación a comparecer en la Comisión de Seguridad Vial para dar nuestro punto de vista y dar a conocer nuestras propuestas para ayudar a construir la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030, así como también para poder expresar lo que el transporte en autobús representa y contribuye a la movilidad sostenible de las personas y al desarrollo de la seguridad vial.

Voy a empezar explicando un poco que es CONFEBUS, qué es lo que somos. Somos la principal organización empresarial del sector; aglutinamos aproximadamente al 80% del sector, según los datos del propio Comité Nacional de Transporte por Carretera; tenemos 30 organizaciones federadas, 2500 empresas en el seno de la organización; representamos a más de 38000 vehículos de transporte colectivo de personas, y el empleo que se genera por las empresas de CONFEBUS está en el entorno de 85000 puestos de trabajo. A nivel institucional presidimos el Comité Nacional de Transporte por Carretera y el Consejo Nacional de Transporte Terrestre; presidimos también el Consejo de Transporte y Logística de la CEOE, y participamos en multitud de órganos e instituciones relacionadas con la actividad de transporte.

Daré unos datos del sector, las principales magnitudes del transporte de viajeros por carretera. El sector está compuesto por 3200 empresas, 42000 vehículos, más 19000 vehículos dedicados al transporte urbano. El sector factura o facturaba 5900 millones de euros, según datos del año 2019 —luego comentaremos la situación por la que el sector está atravesando, porque ojalá tuviéramos estos niveles de facturación—, da empleo directo a 95000 personas e invierte anualmente más de 600 millones de euros en renovación de flota. Aquí tengo que hacer un pequeño paréntesis para destacar que España tiene la flota más moderna de autobuses de toda la Unión Europea precisamente por el modelo de transporte que tenemos en España, que está basado en concesiones administrativas a las cuales se accede mediante licitación pública, y porque somos un país primero una de las primeras potencias turísticas a nivel mundial, que hace también que nuestros vehículos sean muy modernos para poder atender a todos los turistas que venían antes y que esperemos que vuelvan a venir en breve. El autobús acapara más del 50% de la cuota modal de los transportes colectivos. Quitando el vehículo privado, somos, de lejos, el modo de transporte que más personas mueve en España. Estamos hablando de que más de 3000 millones de viajeros al año se mueven en el autobús. Conectamos diariamente más de 8000 poblaciones. Prácticamente se puede decir que no hay ninguna población en España de menos de 50 habitantes que no sea atendida por el autobús a través de los más de los 1400 contratos de concesión que hay en España, algunos de ámbito autonómico, otros de ámbito estatal, y luego estarían las

cve: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 20

correspondientes de ámbito urbano. De esta forma garantizamos la movilidad de forma universal por todo el territorio español dando precisamente acceso a los principales servicios del Estado del bienestar, como son la salud, la educación o el trabajo, además de ser un eslabón básico de la principal industria española que es el turismo.

En cuanto a los datos de seguridad vial del sector, la verdad es que no es autocomplacencia, porque nunca se puede sacar pecho por esto, pero sí que es verdad que tenemos unos datos que avalan precisamente que estamos en el buen camino para conseguir cero muertes en accidente de tráfico. Si nos vamos a los datos del año 2019 de la Dirección General de Tráfico, veremos no hubo ningún fallecido que estuviese relacionado con el transporte en autobús; si nos vamos a los datos de 2020 se observa que hubo una víctima mortal relacionada con nuestra actividad, a pesar de que somos el único modo de transporte colectivo que comparte la infraestructura con muchos otros usuarios de la vía. Si nos centramos en el transporte escolar, estas cifras son todavía mucho mejores, se puede comprobar que hay muchísimos años en los cuales no hay ninguna víctima mortal de accidente de tráfico en autobús. Viajar en autobús es veinte veces más seguro que hacerlo en un vehículo particular. Tengo que decir que creo que estamos en el buen camino en materia seguridad, aunque, como decía antes, hay que seguir mejorando y no bajar la guardia.

En este sentido, como comentaba también al principio, la inversión que se hace por parte del sector en la renovación de flota hace que los avances tecnológicos en materia de seguridad en los vehículos se vayan incorporando mucho antes que en los turismos, ya que las propias marcas los ponen en el mercado primero en los autobuses y luego los van desarrollando para los turismos, todo ello además de la inversión que se realiza anualmente en formación de los de los profesionales de la conducción. En la seguridad vial influye todo, pero influyen los conductores, y por eso estamos haciendo grandes esfuerzos anuales en materia de formación de nuestros conductores. Luego comentare que esto está cambiando porque los vehículos también están cambiando y cada vez en el perfil de conductor tiene que ir adaptándose a la nueva realidad. Los vehículos, como decía, son otro de los elementos que influyen en la seguridad vial, por lo que su renovación y la integración de todos los sistemas de seguridad van siendo acometidas por parte del sector de forma inmediata. Y luego estarían las infraestructuras, cuyo mantenimiento y la mejora de las mismas es necesario para conseguir la seguridad vial. El otro elemento que influye también en la en la seguridad vial sería la climatología, pero hoy por hoy no tenemos influencia o capacidad de cambiarla. Por tanto, somos un aliado para la consecución de los objetivos de la seguridad vial.

Me voy a referir ahora, porque la situación así lo requiere, no podemos obviarlo, a las circunstancias por las que atraviesa nuestro sector desde que se inició la pandemia hace ya trece meses aproximadamente. Hemos tenido unas caídas de actividad nunca vistas en el sector. Probablemente estamos atravesando la crisis más severa de la historia de nuestro de nuestro sector. Si analizamos un poco los diferentes tipos de servicios que el sector presta, que está muy dedicado a lo que es transporte turístico, que sería aquello relacionado con el traslado de turistas cuando llegan en cruceros a los puertos o los aviones de grupos, o todo lo relacionado con el INSERSO o con salidas extraescolares, con congresos, con las actividades vinculadas al ocio y al turismo, la caída ha sido de más del 85% desde que se inició la pandemia y no ha habido ningún repunte de actividad en estos trece meses. Si nos vamos a los servicios regulares de media y larga distancia, la caída es del 80% en estos trece meses. En los servicios urbanos y los servicios de cercanías de las grandes ciudades, podríamos estar hablando del entorno del 50% de caída de actividad. Por tanto, como ustedes comprenderán precisamos de apoyo y ayudas de forma urgente por parte de la Administración. Es verdad que las ayudas que inicialmente se pusieron en marcha por el Gobierno, como fueron los ERTE o los ICO, fueron medidas positivas, pero dada la duración y la magnitud de la crisis, esas ayudas se han quedado muy cortas y el sector precisa urgentemente de mayor apoyo. El año pasado se puso en marcha un fondo de 800 millones para compensar las concesiones de las comunidades autónomas, pero claro, eran fondos que no tenía carácter finalista, por lo que muchas comunidades autónomas los han utilizado para otras cosas y no para financiar precisamente las concesiones, sus contratos de concesión. Tenemos unas obligaciones de servicio público precisamente para garantizar la movilidad de las personas y de no habilitarse rápidamente un nuevo fondo en 2021 va a ser muy difícil poder garantizar la movilidad, porque las empresas están en una situación muy crítica; la capacidad de financiación, la capacidad de solvencia de las empresas es crítica, hay que seguir pagando las nóminas todos los meses, el gasoil hay que seguir pagando todos los meses y de no obtener ningún tipo de ayuda va a ser muy difícil que la actividad continúe. Lo mismo pasa con los servicios urbanos. Había un fondo para el transporte urbano que tampoco ha llegado al sector. Está

ove: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 21

previsto en los Presupuestos Generales del Estado para este año un fondo para los urbanos que todavía no se ha concretado ni conocemos su cuantía. El Real Decreto Ley 5 también establecía ayudas directas para las empresas. Pedimos que su tramitación administrativa sea lo más rápida posible para que empiece a fluir el dinero al sector, para que las empresas puedan paliar en la medida de lo posible la grave crisis que estamos padeciendo.

En cuanto a la Estrategia de Seguridad Vial, creo que debemos hacer un pequeño balance de la anterior Estrategia Seguridad Vial, la de 2011-2020, y tengo que decir en cuanto al objetivo de reducir a la mitad el número de fallecidos y la visión cero para 2020 que creo que el sector está en el camino para conseguirlo. Tenemos el marco de la Unión Europea, el de la Estrategia 2021-2030, que introduce algunas medidas para en 2050 reducir las víctimas a cero, que también es el objetivo de la Unión Europea. La propia Unión Europea reconoce que va a ser difícil reducir a la mitad el número de víctimas de la Estrategia anterior, la de 2010-2026. Yo comentaba antes las estadísticas y la seguridad, que es nuestro principal activo, porque son nuestros clientes y nos tomamos muy en serio ese asunto. Hacemos cuantiosas inversiones en flota, en formación y tecnología. Promover el autobús es promover el transporte seguro y la seguridad vial es nuestro principal activo, como comentaba anteriormente. Este es un tema importante que creo que hay que destacar, y España está bien posicionada con la estrategia de la Unión Europea que aborda que la contratación pública precisamente debe velar por la seguridad vial, y anuncia que estudiará cómo poder introducir en la legislación de contratación pública de la Unión Europea el aspecto de la seguridad vial. En este sentido, la Confederación viene pidiendo reiteradamente a la Administración que en las licitaciones de transporte de las líneas de autobús se tenga en cuenta no solo el precio, sino que tiene que haber otros atributos mucho más importantes en el desarrollo del transporte. Las licitaciones deben ser equitativas y equilibradas, pero por encima del precio debe primarse, la sostenibilidad, desde el punto de vista social, medioambiental y económico, destacando siempre la seguridad, que para nosotros, como digo, es nuestro principal activo, la innovación y la calidad. También he de decir que la Comisión Europea está estudiando el tema de los profesionales en la propia Estrategia de 2021-2030. Es un asunto importante porque, como estaba diciendo, los perfiles de los conductores en autobús están variando a raíz de la introducción de las nuevas tecnologías o de las tecnologías que ya no son tan nuevas en el sector. Se está haciendo la transformación digital en el sector de transporte. Ya no es como antes, nos hemos convertido en un sector demandante de tecnología punta para la gestión de los servicios. Lo que está ocurriendo es que poco a poco el perfil del conductor de autobús va a ir cambiando, de ese papel que tenía de conductor puro y duro va a ir variando a responsabilidades de capacidad de reacción ante posibles imprevistos y el manejo de sistemas de tecnología. Esto va a venir a raíz del de la incorporación del vehículo autónomo. Ya tenemos pruebas piloto en España y varias compañías tienen vehículos autónomos en pruebas. Esto poco a poco va a hacer que las habilidades del conductor, las realidades cognitivas del conductor, vayan evolucionando.

También está el tema de la tasa de alcohol en sangre. La propia Comisión Europea en su política de seguridad vial 2021-2030 establece el bajar los límites de alcohol en sangre, especialmente para los conductores profesionales. Quiero decir que nosotros venimos pidiendo desde hace años que los conductores profesionales tengan tolerancia cero con respecto al alcohol. Así nos vamos a evitar eso de que si es una cerveza o cerveza y media. No, mire usted, es que un conductor profesional durante su actividad no puede probar el alcohol. Tolerancia cero en este sentido. Desde el sector lo estamos pidiendo y ya hay países de nuestro entorno que tienen implantadas tasas 00 de alcoholemia como son Lituania, Croacia, Alemania, Italia, Eslovenia, República Checa, Hungría, Rumanía y Eslovaquia; Austria tiene el 0,1 para los conductores profesionales y el 0,2 lo tienen Estonia, Polonia, Suecia, Bélgica, Chipre, Grecia, Irlanda, Luxemburgo, Portugal, Francia y Letonia. En España tenemos que hacer un esfuerzo por la tolerancia cero para los conductores profesionales.

Con respecto a Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030, he de decir que los datos del autobús hablan por sí solos. Se reducen al 50% los fallecidos y heridos graves, pero la verdad es que nosotros estamos en ese camino, llevamos años en los que prácticamente no se produce ninguna víctima mortal en el sector. Pero bueno, como decía antes, impulsar un mayor uso de la del transporte colectivo contribuye a mejorar la seguridad.

En cuanto a, las prioridades de CONFEBU en materia de seguridad vial, puedo destacar varios puntos. Por un lado, está conocer el saldo de puntos de los conductores profesionales. Es verdad que ahora ya el proyecto de ley de tráfico y circulación de vehículos a motor y seguridad vial, que está en tramitación en las Cortes, va a permitir precisamente que las empresas puedan conocer el saldo de puntos, de forma

cve: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 22

especial de los conductores profesionales, porque es verdad que el control profesional puede estar próximo a la pérdida de puntos, o haberlos perdido y no comunicarlo a la empresa por miedo a perder su puesto de trabajo o a que la empresa le acabe apartando de sus funciones. La empresa es responsable y no puede hacer absolutamente nada porque no tiene conocimiento del saldo de puntos. Pero el texto que está aquí en las Cortes deja pendiente a un desarrollo legislativo posterior el que las empresas puedan conocer el saldo de puntos. Creo que habría que acotar en un plazo ese desarrollo legislativo posterior; si se ponen doce meses desde que la ley se publique en el Boletín Oficial del Estado, tendríamos ese tiempo para que las empresas cuanto antes puedan conocer el saldo de puntos. Y además creemos igualmente que, en cuanto al saldo de puntos, la Dirección General de Tráfico o la empresa deben tener conocimiento de si la Seguridad Social detecta alguna patología por la cual el conductor quede inhabilitado para conducir. Porque puede ser que el conductor haya hecho o haya pasado un examen médico, se le haya detectado una patología que le impida ser conductor, que le impida conducir vehículos, que se tiene que dedicar a otras funciones dentro de la empresa, y que no lo transmita a la empresa, quizá por miedo o porque no lo considere, y la empresa creo que también debe tener conocimiento de ello.

La tolerancia cero a la que yo me refería anteriormente es al alcohol y a las drogas para los conductores profesionales. La instalación de alcolocks creemos que es fundamental. La instalación de alcolocks en los vehículos matriculados a partir de una fecha no se puede implantar en toda la flota que está actualmente en vigor, pero los matriculados a partir de una fecha deben tener los alcolocks instalados y hacer su uso obligatorio, como ya han hecho también algunos Estados de la Unión Europea. En este sentido, Francia, Bélgica, Países Bajos, Dinamarca, Suecia, Polonia y Austria lo tienen ya implantado, y otros países como Irlanda, Lituania y Luxemburgo están trabajando en ello. Por tanto, la instalación sería obligatoria y también el uso obligatorio por parte de los conductores profesionales del alcohol.

También pedimos o creemos que debe ser fundamental el hacer controles aleatorios de alcohol y drogas en las empresas a los conductores profesionales para detectar precisamente, y previamente, si algún profesional da positivo en cualquiera de los controles para, de alguna manera, tomar medidas preventivas y no esperar a que se produzca el accidente, por supuesto con todas las garantías de confidencialidad y de protección de datos para el profesional.

Igualmente creemos que, aparte de los controles aleatorios, por supuesto con una entidad independiente acreditada, como los comités profesionales, al igual que se hace en otras profesiones relacionadas con la conducción de vehículos, como son los ferrocarriles o las aeronaves, los conductores profesionales se tengan que someter a un control médico anual que precisamente no solo contenga pruebas de alcohol y drogas, sino también pruebas psicológicas. Porque esto lo hemos visto recientemente con el ferrocarril, y como decía lo tiene también la aviación.

Los cinturones de seguridad son un tema que en el transporte en autobús da mucha polémica. En este momento está la flota prácticamente al cien por cien con cinturones de dos puntos, y estamos abogando por la instalación de cinturones de seguridad de tres puntos en los autobuses, porque se ha demostrado que son mejores desde el punto de vista de la seguridad vial. Es verdad que no se pueden instalar en todos los vehículos porque tienen que ser contruidos para ello, pero a partir de los matriculados a partir de ahora se pueden poner cinturones de tres puntos, es decir, que sea obligatoria la instalación de los de tres puntos.

Y una última medida o una penúltima medida que yo sé que podrá despertar un poco de controversia es precisamente, dadas las cifras de seguridad del autobús, dadas las características de los vehículos de transporte de viajeros por carretera, dadas las características de las infraestructuras, el elevar 10 kilómetros por hora la velocidad en autovías y autopistas, pasar de 100 a 110 kilómetros por hora la velocidad, lo que nos daría precisamente un elemento de competitividad y de captación de demanda para el sector, bajando de forma considerable los tiempos de viaje.

Y la última medida, que he dejado para el final, pero no por ello mucho menos importante, es la edad de acceso a la profesión.

Es verdad que el Real Decreto 971/2020 ha permitido bajarla hasta los dieciocho años, por supuesto con unos determinados supuestos y con unas restricciones, como debe ser, para que precisamente los jóvenes se vayan incorporando a la profesión de conductor, y cuando adquieran la edad de veintiuno ya puedan ampliar el radio de acción y conducir vehículos con pasajeros, pero entendemos que no puede quedar solo en esto, sino que esto debe estar englobado en algo más, como puede ser una formación profesional del conductor de autobús de vehículos de pasajeros, de forma que una persona con dieciséis años inicia una FP y con dieciocho años se puede insertar en el mercado laboral, porque hay una escasez

ove: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 23

importante de conductores, y esto contribuiría también a rejuvenecer el colectivo profesional de la conducción, en un sector además que tengo que decir que genera empleos estables. Las plantillas son muy estables y además es empleo de calidad.

Hasta aquí mi intervención. Quedo a disposición de todos ustedes. Quiero agradecer de nuevo la oferta de colaboración de Confibus con todos ustedes, y agradecer la invitación para ofrecer nuestra visión sobre la estrategia de seguridad vial.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias a usted, señor Barbadillo, por su intervención. Vamos a pasar a la intervención de los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Vasco, tiene la palabra la señora Gorospe.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias, presidente. Buenos días a todos. Buenos días, señor Barbadillo. Gracias por todas las explicaciones dadas, y estoy siguiendo a la vez que le escuchaba el guion y la documentación que usted nos ha enviado, y la verdad es que es muy completa, con propuestas que tendremos en cuenta, tanto a la hora de hacer propuestas en relación con la estrategia, que es el objeto de este grupo de trabajo, como en la tramitación del proyecto de ley al que usted se ha referido.

Quiero empezar por solidarizarme y mostrarle la solidaridad del Grupo Vasco con el sector, porque, efectivamente, somos conscientes de que es uno de los sectores económicos que desde el inicio de la pandemia ha sufrido con muchísima crudeza su impacto en toda la actividad, bien por el transporte escolar, bien por el turismo, bien por ese ocio de las personas mayores. Deseamos que cuanto antes se pueda remontar esta situación y que mientras tanto se vayan implementando medidas que probablemente en muchos casos les parecerán escasas, pero para poder resistir la situación.

Tengo dos preguntas o reflexiones que me gustaría compartir con usted. Dada esta situación, usted se ha referido a la estrategia europea, pero estamos ahora frente a la nueva estrategia en el Estado, ¿habría alguna medida que debería ponerse en marcha con carácter más o menos urgente o inmediato, aunque dada la situación del sector, ustedes pedirían que se moderara o modulara, ya que tendría un impacto económico también en el sector?

Y luego una de las propuestas que usted nos hace es la de la formación. En el apartado en el que se refiere a bajar la edad de acceso a la profesión de conductor menciona una vía de desarrollo y de vincular la formación profesional y los certificados profesionales a este ámbito. ¿Sabe si se está avanzando con las administraciones competentes en esta cuestión, se han dado pasos, le parece que son satisfactorios?

Y, por último, si ahora se está ahí, se está trabajando y se están tomando decisiones para poner en marcha una serie de fondos o para invertir una serie de fondos de Resiliencia hacia el sector, ¿habría algunos en concreto que de cara a la seguridad vial usted cree que deberían dirigirse?

Gracias

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Gorospe. A continuación, por el Grupo VOX, tiene la palabra el señor Utrilla.

El señor **UTRILLA CANO**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, señor Barbadillo, muchas gracias por su comparecencia y por la extensa y detallada presentación, la verdad es que repleta de sentido común todo lo que ha dicho usted. Evidentemente estamos prácticamente de acuerdo en su totalidad. Ha estado usted más que prudente y correcto en las afirmaciones, como no podía ser de otra manera la actitud de un compareciente en la sede de la soberanía nacional. Pero me va a permitir que yo diga cosas que estoy seguro de que a usted le hubiese gustado decir. Durante esta pandemia que nos ha castigado a todos de forma salvaje, no solo la vida de las personas, sino también la economía de autónomos, de pequeños empresarios, de trabajadores, está claro que ha sido terrible para todos, pero no nos ha castigado de forma homogénea ni en los territorios ni en los sectores, porque es evidente que las decisiones y la gestión de esta pandemia han influido absolutamente, e insisto, en los diferentes sectores y en las personas, en contra de lo que se nos quiere vender, que es una tabla rasa, que es cuando afecta a todos por igual, pero no es cierto. Ha quedado bien patente que depende mucho de la toma de decisiones para que afecte de una manera o de otra. Se nos quiere vender que España *is different*, que aquí en España tenemos una idiosincrasia particular, pero no, no es cierto. La verdad es que las decisiones aquí han sido desastrosas. Y por eso estamos donde estamos, a la cabeza de todo lo peor: de sanitarios infectados, de caída del PIB, de pérdida de empleos. Un ejemplo de estas decisiones ha sido su sector. No es que haya sido abandonado por este Gobierno,

cve: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 24

es que ha sido maltratado y yo diría que incluso maltratado por varias vías. La primera es que —ya se ha comentado— no ha habido ayudas. ¿Usted habla de ayudas directas? Nosotros nos referimos siempre a indemnizaciones, porque cuando a alguien se le prohíbe o no se le permite hacer su actividad económica, evidentemente los Gobiernos están obligados a indemnizarle por esa razón. Nuestro grupo parlamentario al principio de la pandemia presentó una iniciativa para que se pagasen todas las nóminas de los trabajadores de todas las empresas, aunque fuese un coste elevado y una importante carga para el Estado, pero era necesario para no hacer caer a esas empresas. Usted ha reclamado esas ayudas, y luego haré una pregunta concreta en este sentido.

Segundo, es una arbitrariedad la que ha habido en su sector, porque como bien sabe sí se ha permitido la actividad en el transporte aéreo y en el transporte ferroviario, mientras que el transporte en autobús no se ha permitido, teniendo en cuenta, además, que se ha demostrado claramente que es un transporte seguro en cuanto a lo sanitario, porque realmente no ha habido profesionales infectados o ha sido mínimo el número de ellos. Con lo cual esta sería otra de las razones fundamentales para haberle permitido operar, por supuesto con las medidas sanitarias que se exigen para tener la seguridad. A pesar de todo ello, a pesar de todo lo que usted ha dicho de que es un transporte público que es clave para el turismo, para las excursiones, para los traslados a los aeropuertos, a las estaciones, para los viajes, el transporte laboral, el escolar, el ocio, que usted ha destacado, las competiciones deportivas, los festejos locales, y la importancia de todo esto, debido a la capilaridad del sector, llega a todos los puntos de España, a pesar del medio ambiente y a pesar del número de empresas, más de dos mil empresas que ha comentado que están dentro del sector, y casi cien mil personas que trabajan en ellas...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Utrilla, formule la pregunta, porque ya ha rebasado su tiempo.

El señor **UTRILLA CANO**: Pues voy a ello. Qué opina el sector respecto a esa iniciativa del proyecto de ley de tráfico de no rebasar en 20 kilómetros los adelantamientos en carreteras secundarias, que a nosotros nos parece un despropósito, porque interpretamos que va a aumentar el riesgo y la peligrosidad en los adelantamientos, sobre todo para vehículos de sus características, de los autobuses.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Utrilla, pregunte, por favor, no valore, porque su tiempo ha concluido.

El señor **UTRILLA CANO**: Sigo avanzando en las preguntas. ¿Cuál es su opinión respecto a esto? Otra pregunta. ¿qué opina usted respecto a la descongestión medioambiental y la peatonalización de las ciudades? Esa dualidad que hay. Se están peatonalizando muchas ciudades y no se está descongestionando, que a lo mejor sería lo mejor. Otra pregunta más. Usted ha reclamado ayudas directas. Concrétenos un poco qué ayudas entienden que serían las adecuadas para el sector, porque las ayudas directas que van a recibir serán bajo mínimos. Si tienen alguna concreción de las que podrían ser. Sabemos que están sufriendo muchísimo. ¿Tiene algún dato de cuántas empresas han podido caer o han perdido su actividad durante este proceso? Y ya la última, señor presidente. Acabo, aunque le haría muchas más preguntas, de verdad, pero sé que el tiempo es limitado. Se está hablando permanentemente de la reinención del sector, de las pequeñas empresas para que se reinventen dentro del sector del autobús. ¿En qué consiste esa reinención? Se repite una y otra vez, ¿pero realmente qué puede hacer una pequeña empresa de autobuses, que hay muchísimas de ellas, para poder reinventarse?

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Por el Grupo Popular, señor Gamazo.

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

Señorías, señor Barbadillo, sea bienvenido a la Comisión de Seguridad Vial del Congreso, en esta XIV Legislatura. Quiero, en primer lugar, subrayar algo que ya ha comentado. El sector, su sector, el transporte de viajeros por carretera en España es un transporte seguro y vertebrador del territorio, de todo el territorio nacional, y el autobús es un medio de transporte seguro. Hemos podido leer en el guion que nos ha pasado que es veinte veces más seguro que el automóvil. Tan seguro es que en 2019 no hubo ningún fallecido, y el año pasado, según los datos de siniestralidad, a veinticuatro horas, de la DGT hubo un fallecido. Al respecto, ¿sabe dónde se produjo ese siniestro vial y cuál fue el motivo del mismo? Porque entre los datos del Gobierno, de momento no hemos podido comprobar esa información.

Su sector en 2019 nos ha comentado que representaba el 0,56 del PIB, unos 5680 millones de euros. Aglutinaba 3350 empresas que empleaban a 95000 trabajadores. ¿Cuántos de esos trabajadores se

ove: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 25

encuentran en estos momentos en ERTE? Respecto al impacto del COVID que nos ha comentado, con la reducción drástica de los ingresos por las restricciones impuestas a la circulación en mayo del año pasado, aquí en el Congreso informaba que había acumulado el sector unas pérdidas de 1500 millones de facturación. ¿A cuánto ascienden en estos momentos las pérdidas tras más de trece meses de pandemia? También en esa comparecencia señaló que la recuperación de la demanda de viajeros no la preveían hasta enero de 2022. ¿Sigue manteniendo esa previsión o son más pesimistas? Todas las medidas necesarias y urgentes que su sector urgía poner en marcha en aquel entonces en mayo del año pasado, ¿fueron implementadas y tenidas en consideración? La octava de esas medidas era una campaña de comunicación en pro de impulsar el autobús. Lo ha comentado. Lo hemos leído en su guion. Al respecto, ¿qué le parece la campaña impulsada por el Gobierno? Esta campaña creemos que es un *marketing* abusivo al impulsar el AVE *low cost* con billetes a 7 euros, ¿cree que es oportuno en este momento que el Gobierno esté lanzando esa campaña en la situación en la que se encuentran?

Presentaron en marzo de este año un estudio. De ese estudio nos sorprendió que de 27 concesiones que estudiaban, la recaudación no cubría los costes básicos de 14. Y que en ninguna de las 27 concesiones cubrían los costes totales. ¿Cómo se puede sostener esa situación? Hoy nos acaba de comentar que las situaciones de solvencia de las empresas son muy críticas en estos momentos. Respecto a la reducción drástica de los flujos de caja de las empresas en el transporte discrecional y turístico de viajeros, ¿tiene cálculo de las empresas que no llegarán a superar la crisis? Porque nos ha comentado que las ayudas para compensar el déficit de los viajeros no llegan, que hay retrasos en los fondos del transporte urbano. Los alcaldes tuvieron que salir en marzo a pedir 1000 millones al Gobierno para cubrir esos déficits de la gestión del transporte público. En el informe de marzo que le comenté antes hablaba, entre sus debilidades, del tiempo del trayecto. Hablaba entonces de carriles, de más carriles VAO y de la velocidad. De esa exposición que nos ha expuesto, valga la redundancia, de incrementar en 10 kilómetros por hora la velocidad en autopistas y autovías de los autobuses de clase tres, esa propuesta, como todas las que nos ha propuesto entre las prioridades del punto octavo de su guion, ¿son enmiendas que van a presentar o que nos van a proponer para el proyecto de ley por el que se modifica el texto refundido? Y ya le avanzamos que este grupo parlamentario comparte con usted que no somos partidarios de los partidos y de este partido, lo hemos dicho en numerosas ocasiones, y que efectivamente había que acotar en el tiempo cuándo se deben poner esas medidas de control de los conductores profesionales. Respecto a los peajes, ¿comparte la política del Gobierno de establecer peajes en todas las autovías por el uso de las infraestructuras, y más en estos momentos en que se encuentra tan deprimido el sector por la pandemia?

Simplemente nos ponemos a su disposición para estudiar y valorar todas las propuestas y enmiendas que nos realice respecto al proyecto de ley de modificación de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial.

Compartimos como usted que hay que acotar y que hay que ser más claros y, por tanto, todo aquello que nos propongan lo estudiaremos, lo valoraremos. Y si coincidimos en el interés general, no tenga duda de que trataremos de impulsarlo.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gamazo. Por el Grupo Socialista, la señora Araujo tiene la palabra.

La señora **ARAUJO MORALES**: Buenos días. Gracias, señor presidente. Gracias, señor Barbadillo, por su exposición, por la claridad de sus ideas y por aportar en positivo. Yo la verdad es que en algún momento he tenido que preguntar si estábamos en la Comisión de Seguridad Vial o estábamos en otra distinta. Entiendo que esta Comisión el espíritu que tiene es un espíritu constructivo, desde luego no destructivo. Lo digo porque ni creo que el epicentro de esta comparecencia sea analizar la crisis del COVID ni sus consecuencias, que evidentemente ha tenido un efecto directo sobre el sector, ni tampoco estamos en la Comisión de Movilidad, Transporte y Agenda Urbana como para contraponer unos transportes a otros, sino que yo preguntaría a sus señorías cuál es el transporte en el que suelen venir aquí a Madrid cuando se trasladan desde su domicilio. Lo digo porque han centrado prácticamente sus intervenciones en cuestiones que yo creo que no son las que nos traen aquí. Y la que nos trae es escuchar explicaciones como la que usted nos ha dado, entendiendo además que el sector del autobús es un sector vertebrador de la unidad de España. Usted lo ha dicho, no solo es un elemento de cohesión territorial, sino que también es un elemento generador de empleo, sabiendo todas las circunstancias en las que hemos vivido este último año, y que entiendo que las cifras han debido de ser muy malas no solo para este sector, sino

cve: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 26

en general, por toda la crisis económica que está viviendo el país a raíz del COVID-9. Sin ir más lejos la semana pasada el Gobierno de España anunciaba medidas de lucha contra la pandemia para que las entidades locales pudieran compensar la caída del transporte urbano, y abría un periodo de plazo de quince días, justo hasta anteayer, para que pudieran trasladar cuáles eran las necesidades que estos ayuntamientos habían tenido ante la caída del transporte urbano. Ojalá todas las medidas y el esfuerzo que está haciendo el Gobierno de España tengan la repercusión, como bien ha trasladado usted, en las comunidades autónomas y en los municipios con respecto a este sector, que como bien ha dicho ha sido tan, tan castigado, desde el sector turístico al Imserso, al transporte escolar, que prácticamente se suspendió y estábamos casi a cero, por lo tanto, yo creo que lo importante de tenerle aquí —y de ahí mi agradecimiento— es poder tener ese *feedback* de información sobre qué aportaría Confebus a esta estrategia de seguridad vial en la que esta Comisión, como digo, en positivo, está trabajando. Sabemos que la nueva tecnología es casi una obligatoriedad. Desde ya sabemos que Europa está pidiendo esta nueva tecnología a partir del año 2022 y para lo ya existente a partir del 2024. Me gustaría saber también cuál es en este caso su opinión, porque es cierto que además del transporte sostenible, en el que el objetivo es la reducción del CO₂, ha habido un cambio cualitativo en el sistema de frenado antibloqueo, en el control de tracción, en el servofreno, en el programa de estabilidad y limitadores, y todo eso ha sido yo creo una suma en positivo a la hora de tener datos como los que hemos comentado, que es lo que verdaderamente en esta Comisión deberíamos de trabajar: que las víctimas de tráfico sean cero. En el año 2019 pudimos tener ese resultado. En el 2020 no. Evidentemente, los datos demuestran que esa tecnología, aplicada también a la profesionalización que se ha hecho con los conductores, y el trabajo que se ha hecho por parte de las empresas en esa profesionalización, ha dado su fruto, pero sí estaría encantada de que nos pudiera hacer llegar a esta Comisión cuáles serían sus prioridades a la hora de poder incorporar en esta estrategia aquellas medidas que puedan redundar en esas víctimas cero que todos queremos, y por las que todos tenemos que pelear de la mano.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Araujo. Concluido este trámite, le damos la palabra de nuevo al señor Barbadillo. Cuando usted quiera.

El señor **PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS, CONFEBUS** (Barbadillo López): Gracias, presidente.

Trataré de contestar a todas las preguntas que me han realizado. Empezando por la señora Gorospe, del Grupo Vasco, agradezco la solidaridad con el sector. Éramos un sector viable y lo vamos a volver a ser. Tengo la total seguridad. Lo que pasa es que mientras esta situación dure, vamos a precisar de ayudas para la supervivencia. Yo agradezco su solidaridad con nosotros.

La formación es verdad que es una asignatura pendiente. Y ahora ya, precisamente con el cambio legislativo al que me refería en mi intervención, se permite bajar la edad de los futuros profesionales. Y ahora sí, es posible ya poder trabajar en certificados, en certificaciones de profesionalidad, pero en este momento todavía no se está trabajando en ello. Nosotros siempre tenemos algunos proyectos internos que le hemos hecho llegar a la Administración, pero estamos pendientes de que se impulse un cambio legislativo para, precisamente, poder tener una formación profesional de conductor profesional.

En cuanto a los fondos de recuperación y resiliencia es verdad que nosotros hemos elaborado dentro de Confebus el verano pasado un plan para el sector, que lo tenemos publicado en nuestra página web, y que precisamente abordaba cuatro aspectos fundamentales, cuatro líneas de trabajo desarrolladas en muchas actuaciones, y una era la transición ecológica del sector claramente. Es verdad que de esto se habla mucho, pero hay dificultades también de tecnología. Es decir, cuando hablamos del cambio de vehículos a otro tipo de energías que no sean las fósiles, hay dificultades. En el entorno urbano hoy por hoy, sí es posible ya, porque es viable el vehículo eléctrico. Pero fuera del entorno urbano no es posible un autobús interurbano eléctrico, porque no hay tecnología capaz de ello, por el tamaño de las baterías y por el consumo y la autonomía que necesita el vehículo. Se habla del hidrógeno para el medio y largo recorrido, pero bueno, todavía es una tecnología muy incipiente y está todo el mundo trabajando en ello. Hay muchas empresas del sector trabajando con empresas energéticas, con fabricantes de vehículos en pruebas y haciendo experimentos. Pero todavía no es una tecnología de la que podamos servirnos. Sí creemos que los fondos de Recuperación deben de servir para hacer ese cambio en los entornos urbanos al vehículo eléctrico, pero tiene que haber ayudas de verdad. Es decir, lo que no puede ser es que nos den unas cantidades muy pequeñas, cuando el vehículo cuesta el doble que uno de gasoil.

cve: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 27

Es decir, un vehículo eléctrico cuesta el doble que uno de gasoil. La ayuda o compensa la diferencia de precio entre un vehículo y otro o va a ser muy difícil en la situación además actual del sector, cómo han quedado, cómo van a quedar las cuentas de las compañías, poder acometer inversiones de este tipo. Es verdad que hay países de nuestro entorno, por ejemplo Alemania, que está electrificando sus flotas urbanas muy rápidamente, de forma acelerada. Pero porque realmente lo que está haciendo el Gobierno alemán es pagar la diferencia de un vehículo de gasoil a uno eléctrico. Entonces, sí haces la renovación, ya meto vehículos eléctricos. Luego hay que adaptar toda la infraestructura de la empresa. Es verdad que hay que meter todos los sistemas de recarga, más toda la gestión del vehículo eléctrico que nada tiene que ver con un vehículo diésel. Incluso la conducción hay que adaptarla a los conductores, también los perfiles a la nueva tecnología de transición ecológica.

La transformación digital es la otra línea de trabajo que el sector tiene prevista con los fondos de Recuperación y Resiliencia. Es verdad que el 5G va a desplegar un montón de aplicaciones que van a servir al transporte para mejorar la experiencia para el viajero: desde más información en los terminales móviles, sistemas de pago, conducción autónoma, todo lo que es la mejora que va a traer la digitalización del sector. Otra línea de trabajo era el empleo, clarísimamente, que trata de adaptar los perfiles tanto a la tecnología como a la transición ecológica. Y como última línea de trabajo nosotros planteábamos reforzar precisamente el servicio público del transporte colectivo en autobús, donde se desarrollaban una serie de líneas. Esto está presentado al Gobierno. La verdad es que ha sido acogido con muy buenos ojos y nos consta que en el Ministerio de Transportes, desde el Mitma, están trabajando en diferentes políticas para aplicar fondos de la Unión Europea, del Plan de recuperación al sector.

En cuanto al señor Utrilla, del Grupo Parlamentario VOX, en lo que se refiere a si somos un sector maltratado, esto es una crisis sanitaria que es verdad que no ha afectado a todos los sectores de igual forma. Nuestro sector ha sido muy castigado, como ha sido castigado principalmente todo lo que está relacionado con el mundo del viaje y el turismo. La verdad es que nosotros hemos sido uno de ellos. Hemos percibido ayudas, pero por la duración y la profundidad de la crisis no son suficientes. Nosotros no le llamamos ayudas, hablamos de compensaciones precisamente para paliar la situación generada por una crisis sanitaria. Además, son compensaciones que muchas veces se le tienen que dar a las administraciones, tanto autonómicas como locales, para que luego lo reviertan en el propio sector, porque lo que está ocurriendo ya es que está empezando a haber morosidad de las administraciones públicas que tienen relación con el sector, ¿por qué? Porque también tienen escasez de recursos y los están destinando a lo mejor a otras políticas. Pero las nóminas de los conductores hay que pagarlas todos los meses, el gasoil no te lo fían, hay que pagar al contado a la compañía petrolera, con lo cual va a haber un momento en que, si no hay liquidez en el sector, no se va a poder pagar la nómina o no se va a poder pagar al proveedor de combustible y se parará el servicio, pero no porque queramos nosotros, se va a parar porque no va a haber posibilidad de ponerlo en marcha. Esto está ocurriendo. No es general, pero empezamos a tener morosidad de algunas administraciones.

En relación con que al sector no se le ha permitido funcionar, el sector ha podido seguir trabajando. Es verdad que inicialmente, cuando empezó la crisis, desde algunas administraciones públicas se lanzaron mensajes negativos hacia el transporte colectivo. Parecía que usar el autobús era un sitio, un foco de contagio. Luego, los sistemas de ventilación de los vehículos que renuevan el aire cada tres minutos, más todos los protocolos de seguridad implantados por el sector, como la desinfección diaria de los vehículos, la utilización de mascarillas, han hecho el uso ya casi cotidiano del transporte en autobús, con unos aforos del 100%. Pero cuando esto termine, sí que vamos a necesitar una campaña precisamente de imagen para ganarnos la confianza de los viajeros.

Por lo que se refiere a no rebasar la velocidad en 20 kilómetros en los adelantamientos, para nosotros lo que ha hecho la Dirección General de Tráfico es que ha igualado al transporte en autobús al resto de los turismos en cuanto a velocidades en las vías convencionales. En este sentido, ese adelantamiento que tenía que hacer un turismo a un autobús queda eliminado puesto que la velocidad es exactamente la misma para un turismo que para un autobús en vías convencionales.

En cuanto a la peatonalización de las ciudades, al final es promoción del transporte público, es la restricción del uso del vehículo particular en las ciudades en favor de más espacio para el peatón y el uso del transporte público. Con lo cual, nosotros, como comprenderán, entendemos que es casi positivo desde el punto de visto de la actividad.

En relación con las ayudas directas al sector, como decía antes, está el Real Decreto-ley 5 de este año que va a establecer ayudas directas para una serie de sectores, entre los cuales se encuentra el

cre: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 28

nuestro. Es verdad que la configuración podría haber sido de otra manera, pero lo que nosotros pedimos es que se agilice la tramitación para que las ayudas empiezan a fluir cuanto antes al sector. Es verdad que hay empresas de determinado tamaño para las que la ayuda máxima de 200 000 euros va a ser escasa o muy escasa, pero entendemos que cuanto antes lleguen, mejor que mejor. Luego hay otras ayudas que han sido distribuidas por administraciones para que vayan destinadas a pagar a sus proveedores de transporte, que algunas lo han utilizado para eso y otras no. En esa línea iba el fondo de 800 millones de euros del año pasado para financiar sus sistemas de transporte las comunidades autónomas, que estamos ya solicitando, porque este año 2021 la situación persiste y va a continuar durante todo el año y hace falta otro fondo de similares características; un fondo de transporte para las comunidades autónomas con carácter finalista —esta vez sí— para el transporte. También el urbano tenía un fondo, pero es verdad que estaba incluido dentro de otro real decreto, que era todo el tema de la financiación de las entidades locales, que decayó en el Congreso y, por tanto, toda esa financiación se vino abajo. Los Presupuestos Generales del Estado de este año establecían un nuevo fondo para financiar, pero claro, está enunciada pero no está consignada como tal la cuantía presupuestaria en los Presupuestos Generales del Estado. Se está trabajando ahora precisamente en habilitar esa cuantía de en torno a 400 millones de euros para financiar el entorno urbano, y estamos pidiendo que se agilice también esa tramitación para que el dinero llegue donde tiene que llegar cuanto antes por el problema que comentaba. Y luego están las concesiones del Ministerio de Transportes, que van a percibir una parte ahora y otra parte en octubre, pero es verdad que necesitamos otro real decreto que contemple las concesiones del Ministerio de Transportes para lo que queda de año, que no está contemplado en el real decreto.

En cuanto a las empresas que están más dedicadas a la parte turística, pues tienen las ayudas directas, como comentaba, del Real Decreto-ley 5/2021. Hay algunas comunidades autónomas que también han establecido alguna una ayuda directa para este tipo de empresas, como la Comunidad balear o la Comunidad Valenciana, Cataluña. Me consta que en Madrid iba a salir, pero por la situación política, pues se va a retrasar también. Al final se está haciendo también, desde el punto de vista autonómico, algún tipo de ayudas directas.

Por lo que se refiere a la mortalidad empresarial, el registro del Ministerio de Transportes, que es el que para nosotros tiene la cifra, se va actualizando con una periodicidad que no es la real, en los datos que aparecen todavía aparece la misma cifra prácticamente que en el 2020, pero la estimación que nosotros tenemos es que un tercio del tejido productivo del sector va a desaparecer, porque no va a tener capacidad de sobrevivir, porque además hay que financiar la salida de la crisis y no va a haber recursos para ello; porque al principio vamos a tener que trabajar para un proveedor y probablemente no te pague a 30 días, te paga a 60, y tú vas a tener que financiar las nóminas, el gasoil, dar de alta coches que están dados de baja, los seguros, etcétera, etcétera, y eso va a hacer que muchas empresas no tengan capacidad financiera.

En cuanto a qué hacer en relación con la reinversión del sector, nosotros en ese plan de recuperación tenemos muchas ideas sobre que tiene que hacer el sector para evolucionar relacionadas con la digitalización y con la transición ecológica principalmente y todo lo que conlleva esos dos aspectos, y ahí tenemos multitud de medidas que pueden servir. Recientemente también, hace aproximadamente diez días hemos presentado un trabajo con KPMG, que precisamente viene un poco a hablar del papel del autobús en la movilidad del futuro, qué papel vamos a jugar en esa movilidad, cómo está cambiando, cómo está evolucionando. Y también ahí se establecen medidas. El mapa concesional español es una de ellas. Tenemos un mapa concesional que es muy antiguo, es el mismo desde hace mucho tiempo. Ahora muchas comunidades autónomas están haciendo su mapa concesional, el Ministerio de Transportes está haciendo el suyo y lo que tenemos que hacer es que todos los mapas de alguna manera estén integrados en una propia red, que se perciba el transporte en autobús como una red, que toda la red esté integrada y que tengamos un sistema por ejemplo en los móviles en el que el viajero pueda de alguna manera sacar el billete origen-destino, aunque tenga que hacer los trasbordos, y no tenga que preocuparse de si lo hace esta compañía o la otra, y tener el precio, el tiempo de viaje, donde tengo que hacer el transbordo y poco más; es decir, percibir al final la red de transportes como una red en sí misma.

En lo que se refiere al señor Gamazo, pues sí, somos un sector vertebrador, como decía también en mi intervención. Llegamos donde no llega ningún otro modo de transporte, quitando los turismos. Llegamos a todos los rincones del país. Promocionamos también o contribuimos al desarrollo del turismo rural, porque es verdad que ahí o se va en turismo o en un autobús o no se puede ir muchas veces de otra

cve: DSCD-14CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 29

manera. En cuanto al fallecido del año 2020, no le puedo decir concretamente donde fue. Puedo enterarme, pero ahora mismo no lo sé.

En cuanto a trabajadores en ERTE, pues es similar la cifra a la de mortalidad empresarial. Es decir, si estábamos hablando de que el sector estaba en 3100 empresas aproximadamente y en torno a 1000 empresas serán las que desaparezcan, en cuanto a trabajadores en ERTE estamos hablando de unos 30000, es decir, alrededor de un tercio. Los ERTE han sido una gran ayuda. Somos uno de los sectores —como CNAE— que estamos también incluidos en los ERTE, y es necesario que se prolonguen hasta final de año para el sector, para cuando la actividad se inicie. En el año 2020 las pérdidas estimadas del sector, efectivamente, eran 1500 millones de euros, pero para el 2021 estimamos que serán en torno a los 2500 millones de euros de pérdidas de facturación para el sector. La salida va a depender mucho de las vacunas. Nosotros entendemos que la vacunación es la clave de todo esto. Esa sería la mejor ayuda para el sector, la vacuna, porque la única medida o la principal medida para frenar el avance del virus es la restricción de la movilidad, y los que nos dedicamos a la movilidad, poco podemos hacer si no se puede viajar, porque al final la actividad está muy muy restringida, sólo se puede viajar por unos motivos muy concretos y nosotros tenemos que seguir prestando el servicio para garantizar precisamente la movilidad de esas personas que no tienen otra forma de desplazarse. Eso está generando también una salida de tesorería y de caja de las empresas muy significativa. ¿Para cuándo volveremos a una actividad normal? Pues entendemos que cuanto antes estén las vacunas, mejor, pero poder volver a niveles de actividad normal como los que teníamos pre-COVID no será probablemente hasta el 2023. El 2022 será un año de iniciar el crecimiento. En cuanto a la campaña de impulso del autobús para recuperar la confianza de los viajeros es una necesidad cuando haya un porcentaje suficiente de población vacunada. Por lo que se refiere a las ayudas, ya me he referido a ellas anteriormente.

Por lo que se refiere a los carriles bus, para nosotros son fundamentales. Es una petición histórica del sector. Es verdad que tenemos aquí un ejemplo en Madrid, en la A-6, de un carril BUS-VAO, que es el paradigma de los carriles BUS-VAO, pero hoy en día es verdad que no es necesario una obra de infraestructura tan potente como la que se hizo entonces. Hoy en día hay tecnología y sobre la infraestructura existente, de los carriles que hay podemos reservar uno para el transporte público en horas punta tanto de entrada y salida de las ciudades. Hay un proyecto para la A-2 de entrada y salida de Madrid, que está basado en tecnología, y es reservar uno de los carriles que hay actualmente y balizarlo de color rojo y verde, en función de si está abierto o cerrado para los turismos o reservado solo para el transporte colectivo, y va a estar controlado con cámaras. Solo habría que hacer algunas pequeñas actuaciones para la incorporación de los autobuses en determinados cruces. El presupuesto para ese carril BUS-VAO sería de unos 18 millones de euros aproximadamente, con lo cual con una partida presupuestaria razonable se puede tener una mejora importante y un impulso decisivo de lo que es el transporte público, que además incrementa la seguridad y reduce los tiempos de viajes.

En cuanto a los peajes, no estamos de acuerdo con implantar peajes en las carreteras. No estamos de acuerdo. Nosotros entendemos que del transporte profesional se recauda suficiente por el impuesto sobre hidrocarburos. Del transporte profesional —en este caso estamos hablando de mercancías y viajeros— se recaudan más de 8000 millones de euros al año, cantidad más que suficiente, es más del presupuesto inversor del ministerio. Por tanto, entendemos que no es necesario cargar al transporte profesional de más costes para su desarrollo.

Por último, en lo que se refiere a la señora Araujo del Grupo Socialista, disculpe, pero me tuve que referir a la crisis porque es obligado por lo que estamos padeciendo. No es con ánimo de crítica, es simplemente poner en contexto la situación del sector. Es verdad que somos también, efectivamente, un sector vertebrador, como bien decía. Se está trabajando en las compensaciones para el transporte urbano, lo que pedimos es que, por favor, llegue el dinero cuanto antes porque hay escasez. Es decir, lo necesitamos como agua de mayo.

Se ha referido al transporte escolar y es una cosa que no había comentado en mi intervención. Habida cuenta de cómo está la situación, sería bueno o sería de gran ayuda para determinado tipo de empresas pequeñas y medianas, de un componente familiar, poder extender a lo mejor durante un curso o dos la vida útil del vehículo y que no haya que hacer renovaciones en este momento por la situación del sector. Quería hacer esta pequeña matización a raíz de que me lo ha comentado la señora Araujo.

En cuanto a las nuevas tecnologías, sí, son obligatorias. Los vehículos de transporte de pasajeros son los primeros que incorporan toda la tecnología en materia de seguridad que va saliendo al mercado, mucho antes que los vehículos de alta gama. Te lo dicen hasta los propios fabricantes, donde primero se

cve: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 30

implantan es en los autobuses y luego ya se van implantando en los turismos de alta gama y así sucesivamente se va escalando hasta los vehículos más populares.

En relación con los fondos de la Unión Europea, pues sí, efectivamente, nosotros entendemos que parte de los fondos deben de servir para acometer los retos que tenemos como sector, pero otra parte deberían contribuir o servir para paliar, en la medida de lo posible, la crisis que estamos pasando. Por eso hablábamos de reforzar el servicio público del autobús en uno de los capítulos de nuestro plan de recuperación. Es decir, poder destinar fondos a mejorar o compensar de alguna manera los daños sufridos por la crisis sanitaria.

En cuanto a las prioridades del sector para las víctimas cero por las que usted me preguntaba, eran un poco las propuestas que nosotros hacíamos en materia de seguridad de tolerancia cero en los conductores profesionales, la instalación obligatoria de los alcolocks en los vehículos, el uso obligatorio de los alcolocks en los vehículos, poder conocer el saldo de puntos de los profesionales, poder hacer controles aleatorios de alcohol y drogas en las empresas —por supuesto con todas las garantías para los profesionales—, que se tengan que someter a controles periódicos médicos no sólo de alcohol y drogas, sino también psicológicos y, en cuanto a infraestructuras, los BUS-VAO. No sé si me he dejado alguna de las que nosotros consideraríamos necesarias para mejorar la seguridad vial del sector.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Barbadillo, por su comparecencia, por su intervención, por sus contestaciones. Le agradecemos mucho que haya estado esta mañana con nosotros y hasta una próxima ocasión. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE ASOCIACIONES DE TRANSPORTE DE ESPAÑA, FENADISMER (VILLAESCUSA IZQUIERDO). (Número de expediente 219/000446).

El señor **PRESIDENTE**: Le damos la bienvenida a don Julio Villaescusa, presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España, Fenadismer. Agradecemos su comparecencia y, sin ningún preámbulo, cuando usted quiera, señor Villaescusa, tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE ASOCIACIONES DE TRANSPORTE DE ESPAÑA, FENADISMER** (Villaescusa Izquierdo): Buenos días. Saludos para todos. Es un placer por mi parte poder tener esta oportunidad. Mi nombre, como dice el presidente, soy Julio Villaescusa. Soy presidente de Fenadismer, que es la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España. Es una federación que está compuesta por 47 asociaciones territoriales en todo el Estado español y tiene afiliados a más de 22 000 empresas de transporte. Fenadismer, a su vez, está en el Comité Nacional de Transporte por Carretera y en el Consejo Nacional de Transportes, que son los dos órganos de consulta de la Administración. Estamos representados en la UETR, que es la Organización Internacional de Asociaciones de Empresas de Transporte de la Unión Europea y que agrupa a más 240 000 empresas de transporte por carretera, de la que yo, a su vez, también soy presidente. La UETR, a su vez, está integrada en la SMI United, que es la entidad que representa a las empresas pequeñas y medianas de la Unión Europea. Estoy aquí porque se me pide que comparezca ante esta Comisión en relación con la seguridad vial.

La seguridad vial está en nuestro ADN. No puede ser de otra forma. Tener nuestro puesto de trabajo en las vías de circulación, en ello nos va la subsistencia de nuestras empresas, la vida de otros ciudadanos que nos importan, lógicamente, ciudadanos que transitan por las mismas vías, y nuestra propia vida. Es evidente que la seguridad total no existe, lo tenemos muy claro, pero hay muchos elementos que inciden en la seguridad: las condiciones de la vía, la climatología, los elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos y, fundamentalmente, las condiciones físicas y psíquicas de los conductores. El que los ratios de siniestralidad se hayan mejorado a lo largo del tiempo es positivo para todos los usuarios de las vías, pero este sector sigue soportando la cuota más alta de siniestralidad laboral en relación con cualquier otro del conjunto de todos los demás sectores. Es evidente que en los últimos años se ha producido una tendencia positiva histórica de reducción de la siniestralidad en el sector del transporte por carretera. Por tanto, el sector transporte también ha reducido su siniestralidad en los últimos veinte años, en sintonía con el resto de usuarios de la carretera. Tanto el número de fallecidos como heridos se han reducido. Así, conforme a los datos estadísticos anuales de la Dirección General de

cve: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 31

Tráfico, las conclusiones son que en el año 2000 tuvimos 398 muertos de nuestros profesionales y en el año 2019 se redujo a 113 muertos. Hay que tener en cuenta que todo ello en las primeras 24 horas después de haberse producido un siniestro. A su vez, en esos siniestros ocurre que, sin resultado de muerte, hay heridos hospitalizados, en el año 2000 fueron 1368 y en 2019 se redujo a 285. Si este resultado por sí solo es desolador, un solo muerto ya sería lamentable, a esta estadística hay que añadirle los siniestros que se producen en otras actividades que no son en labores de conducción y que este sector las sufre con mucha intensidad. Cuando llegó la pandemia derivada del COVID se invirtió esta tendencia con la complicidad de los poderes públicos, que, desde nuestro punto de vista, no protegieron suficientemente este desastre y la cosa se complicó todavía más. La crisis sanitaria ocasionada por la pandemia del COVID en toda la Unión Europea ha supuesto que el conjunto de la sociedad se haya podido dar cuenta del papel esencial que juega el sector del transporte por carretera para, incluso en esta situación excepcional, garantizar el abastecimiento de la población y el resto de actividades económicas. Con tal objetivo en la primera declaración del estado de alarma se dictaron diferentes normas tendentes a permitir e incentivar que los transportistas españoles incrementaran su actividad laboral y, entre otras —hay que recordar que los transportistas no tienen una jornada de 44 horas semanales, como establece el Estatuto de los Trabajadores para los demás colectivos, puesto que nosotros estamos sometidos al Reglamento 561 de la Unión Europea, que ya establece sólo de conducción 56 horas semanales—, se estableció la eliminación de las restricciones a la circulación de camiones en fines de semana y periodos festivos, así como el incremento de la regulación sobre los tiempos de conducción y descanso, ampliando las horas máximas de conducción permitidas para los conductores profesionales, pasando de 9 horas permitidas antes del estado de alarma a 11 horas diarias, esto es, más de un 20% de incremento; así como la reducción de las horas de descanso mínimas exigidas, pasando de 11 horas diarias a 9, lo que supone más de un 20% de reducción. Y además, se realizaron en peores condiciones de trabajo, con los aseos y las áreas de descanso de las gasolineras y centros de carga y descarga cerrados en la mayor parte de los casos, lo que se tradujo en un sobreesfuerzo y estrés acumulado en su labor diaria de la conducción y, como consecuencia, una reacción tremenda por parte de los profesionales por el maltrato que la sociedad le daba a personas que evidentemente dedican un esfuerzo muy especial y extraordinario al servicio de los demás. Conforme a la encuesta realizada en el mes de mayo del año pasado a más de mil conductores profesionales por la Fundación Española para la Seguridad Vial, Fesvial, la Universidad de Valencia y Fenadimer, se obtuvieron como resultados más impactantes las siguientes cuestiones: el 84,1% de los transportistas declararon no tener un sitio donde poder comer, dormir o descansar durante los desplazamientos; el 37,8% percibieron en esta situación un mayor riesgo de sufrir un accidente de tráfico que antes de la pandemia; el 54,7% de los conductores encuestados reconoció distraerse más y el 41,1% sintió más fatiga y cansancio que antes de la pandemia mientras estaban en ruta; el 58,9% tuvieron problemas de sueño y descanso, lo que repercutió en la atención al volante, y el 61% reconoció haber cometido errores de conducción con frecuencia debido al cansancio, el estrés y la ansiedad que sufría. Ello trajo como consecuencia un impresionante incremento de la siniestralidad durante el primer periodo del estado de alarma. Desde el comienzo del año 2020 hasta el 14 de marzo falleció un conductor de camión o tráiler cada doce días y medio. Sin embargo, en el periodo de estado de alarma entre el 15 de marzo y el 28 de abril la ratio fue de un transportista muerto en carretera cada 3,7 días, es decir, tres veces más de lo que normalmente se venía produciendo en el tiempo anterior. En relación con el año pasado, la ratio durante el estado de alarma es casi el doble, ya que en 2019 fallecieron 53 conductores de camión pesado de más de 3500 kilos, uno cada siete días, de esta franja de vehículo o especialidad de vehículo. Por tipo de accidente, siete fueron por salida de vía, hubo un atropello y otro conductor murió en una colisión trasera y múltiple.

Es evidente que, con y sin pandemia, las normas que regulan la actividad del transporte por carretera van en sentido contrario a favorecer la mejora de la seguridad vial. De un lado, por la no exigencia de formación alguna en el transporte de vehículos ligeros, mayoritariamente conformado por conductores autónomos que son titulares de vehículo y conductores del mismo vehículo de su propiedad. Eso supone el 78,2% de las empresas de este segmento de transporte que solo tiene un vehículo. Este subsector de transporte no cuenta en la actualidad con ninguna formación obligatoria exigida para desarrollar la actividad, tras la eliminación en 2013 del título de competencia profesional que se exigía hasta esa fecha a los titulares de esa categoría de vehículos de transporte, por lo que en la actualidad solo se precisa poseer el mismo permiso B exigido para conducir un vehículo turismo. De otro lado, por la eliminación del requisito de antigüedad máxima de los vehículos de transporte pesado y también de transporte ligero. Hay

cte. DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 32

que tener en cuenta que el pasado mes de septiembre el Tribunal Supremo dictó sentencia por la que estima el recurso promovido en su día por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia contra el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, ROTT, asumiendo los argumentos defendidos por este organismo, que considera injustificada y desproporcionada la exigencia de una antigüedad máxima de los vehículos de transporte para quienes pretenden acceder por primera vez al sector de transporte público de mercancías por carretera. Ello supone que quien quiere acceder al sector podrá hacerlo con cualquier vehículo de transporte, sea cual sea la antigüedad del mismo, rompiendo de este modo con la política promovida desde la Administración de Transportes en las últimas dos décadas, que establecía la exigencia normativa de que las personas que quisieran acceder al sector por primera vez debieran hacerlo con un vehículo que no superara una determinada antigüedad para, de este modo, contribuir al rejuvenecimiento de la flota de transporte por su incuestionable beneficio para la mejora del medio ambiente y de la siniestralidad.

El objetivo de rejuvenecimiento de la flota de transporte no solo se exige a los que acceden por primera vez al transporte por carretera, sino que también se exige a las empresas transportistas que ya operan en el sector, ya que el propio reglamento requiere que tanto la sustitución de los vehículos como la ampliación de flota deberá hacerse con vehículos cuya edad sea inferior a la antigüedad media de la flota de vehículos que actualmente posee. Esta exigencia de acceder con vehículos nuevos al sector del transporte por carretera, en el caso de los que acceden por primera vez, y de incorporar vehículos más nuevos que los que ya poseían, en el caso de los que ya operan en el sector, ha permitido durante estos años contribuir a que la flota española de transporte de mercancías haya presentado unas ratios de antigüedad muy aceptables, contribuyendo de este modo a los objetivos medioambientales y de seguridad vial. Así, en el año 2007, la edad media quedó establecida en 4,7 años para las cabezas tractoras, 5,9 para los vehículos rígidos y 7,3 para los vehículos ligeros. Lamentablemente, la crisis económica tan fuerte que sufrió nuestro país a partir de 2008 afectó también de forma importante a este sector, lo que impidió renovar la flota en esos años, afectando negativamente a la edad media de la que disfrutaba hasta el año 2014, en que se invirtió la tendencia. Hay que tener en cuenta que somos el segundo país, después de Grecia, con el parque de transporte más antiguo de la Unión Europea. Desde el punto de vista de la seguridad vial, la menor edad de un vehículo influye positivamente en la mejora de la seguridad vial. En el último informe publicado por la Dirección General de Tráfico sobre la siniestralidad vial en España —Las principales cifras de la siniestralidad vial en 2019 era el título— la antigüedad de un vehículo supone claramente un factor de riesgo al carecer este de los sistemas y equipamientos de seguridad implantado recientemente, además de los problemas derivados de su uso. En las vías interurbanas, en el año 2018, el tipo de vehículo que presta mayores índices de siniestralidad por el número de fallecidos en relación con su antigüedad media es el camión de hasta 3500 kilos, alcanzando una edad media de 14,7 años; seguido del turismo, con 13,7 años; de la furgoneta, con 13 años, y del camión de más de 3500 kilos, con 9,8 años de media.

De hecho, los vehículos de más de seis años de antigüedad participan en más de un 82% en los accidentes causados por vehículos de hasta 3500 kilos y en el 65% en el caso de los vehículos de más de 3500 kilos. Sin embargo, pese a las reiteradas exigencias de la totalidad de las asociaciones del sector, el Ministerio de Transportes, para restablecer un requisito similar por sus indudables ventajas tanto desde el punto de vista medioambiental, como de seguridad vial y de ordenación del sector, ha venido rechazando la posibilidad, optando por un mercado ultraliberalizado y sin ningún control. Además, esta problemática de las labores de carga y descarga de las mercancías a que se ven obligados los transportistas al llegar a los centros de carga y descarga ocasiona una mayor fatiga, incidiendo negativamente en la seguridad vial, sin que la Administración hasta ahora haya regulado adecuadamente esta cuestión. La propia actividad de conducción comporta ya en sí misma para el conductor una serie de riesgos para su salud que precisan de la adopción de determinadas medidas preventivas para la reducción o mitigación, entre otras, de largas horas de conducción sedentaria en la cabina de un vehículo que, desde el punto de vista preventivo, exigen mayor descanso y, al mismo tiempo, un mínimo de ejercicio físico para evitar, por ejemplo, problemas lumbares, de circulación de las piernas y otro tipo de patologías; la conducción nocturna, que exige un rigor en los tiempos de sueño y en las comidas, y la conciliación con horarios ya de por sí exigentes, que inducen a problemas de estrés. Así pues, es desaconsejable para estos trabajadores de la carretera cuya jornada de trabajo ya es de por sí prolongada, el sobre-esfuerzo físico que exige el desarrollo de las tareas de carga y descarga de las mercancías que se ven obligados a asumir al llegar a los centros y plataformas logísticas de carga, ya que, lamentablemente, la legislación en materia de transporte por

owe.DSCD-14CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 33

carretera así lo posibilita. A estos efectos cabe citar el informe estadístico realizado en su día por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo sobre accidentes y riesgos específicos en la actividad de carga y descarga realizado por los conductores de camión, que se basa en los resultados de los partes de baja correspondientes al año 2004, que aportaba datos muy relevantes, como que del total de accidentes de trabajo, el 35 % correspondía a accidentes relacionados con las labores de carga y descarga.

Asimismo, cabe citar la encuesta sobre salud y condiciones de trabajo del sector de transporte por carretera, que se realizó por el Instituto de Salud Carlos III en el año 2005, a mil conductores profesionales, el cual ponía de relieve que la actividad de carga y descarga era considerada molesta en el 54 % de los encuestados, así como que el último accidente lo habían tenido en un 23 % de los casos durante las labores de carga y descarga. Por su parte, el Ministerio de Transportes, en el año 2006, llevó a cabo el estudio denominado Análisis de los riesgos derivados de las operaciones de carga y descarga en el transporte por carretera, sobre la base de una encuesta realizada a 2200 empresas de transporte de toda España, del cual se podía extraer como principales conclusiones las siguientes: el 69,7 % de los encuestados incluyen como norma la realización de la carga y descarga en sus servicios habituales de transporte y el 24,2 % de los transportistas estudiados manifestaron que han tenido accidentalidad en las operaciones de carga y descarga. Las razones de los accidentes sufridos por la carga y descarga correspondieron en mayor proporción a la caída de la mercancía —un 33,4 %—, seguido de los accidentes sufridos con la maquinaria utilizada para realizar tales labores —un 27,5 %—, y de la carga y el peso excesivo —un 15 %—. En el 40 % de los casos, los accidentes sufridos durante la carga y descarga implicaron baja laboral.

Por todo ello, Fenadismer, como el resto de asociaciones del sector, hemos venido históricamente demandando a las administraciones públicas competentes que se regulara la limitación de la participación de los conductores profesionales del transporte de mercancías en vehículos pesados en la realización de actividades de carga y descarga. ¿Ha cambiado algo la realización de estas labores de carga y descarga con el COVID? Pues, precisamente por la necesidad de garantizar el abastecimiento de bienes a la población y al resto de actividades económicas, es fundamental velar prioritariamente por la preservación de la salud de los conductores, ya que en el desarrollo de su actividad, son agentes o vectores de infección, al mismo tiempo que de transmisión de alto riesgo, por su alta movilidad.

El contagio del COVID se ha producido, fundamentalmente, en las plataformas de centros de carga y descarga, y hay que tener en cuenta que si su ya de por sí condición de trabajadores extraordinariamente móviles les convierte en trabajadores de riesgo por el COVID, esta se agrava enormemente si se ven obligados a bajar de la cabina del camión, a interrelacionarse con trabajadores de otras empresas de diferentes centros de trabajo durante la misma jornada o la misma semana, con quienes es difícil, en muchos casos, preservar la distancia de seguridad. Hay que tener en cuenta que el efecto burbuja en este tipo de trabajo es poco menos que imposible.

Otro factor de riesgo para la salud de los conductores es el manejo de equipos de trabajo, incluso de medios de protección que no son propios y que, por tanto, también manejan trabajadores de otras empresas, desconociendo la necesaria limpieza y desinfección de los mismos.

Lamentablemente, pese a las recomendaciones de la Comisión Europea en su momento para que no se obligara a los transportistas a tener que realizar esas tareas, el Ministerio de Transportes rechazó la posibilidad de limitarlo durante la pandemia. De hecho, a un representante de la principal asociación de cargadores, que son nuestros usuarios, se le escapó reconocer públicamente en una convención que, al realizar estas labores los conductores, sus empresas se ahorran más de 2000 millones de euros al año. La consecuencia de ello es que, entre las conclusiones extraídas de la encuesta antes señalada, realizada conjuntamente por la Universidad de Valencia y la Fundación Española de Seguridad Vial y Fenadismer, sobre el impacto del COVID en los conductores profesionales, se señalaba, en relación con las tareas de carga y descarga de mercancías, que el 54 % de los conductores profesionales se había visto obligado a hacer dichas tareas sin ninguna ayuda durante la crisis sanitaria y que el 83 % de ellos tenía miedo de contagiar a su familia y allegados por los viajes que hacen y las mercancías que transportan.

En cualquier caso, no olvidemos que se trata de un colectivo que vive 24 horas cada día, tanto si hace frío o calor, en la cabina de un camión o, lo que es lo mismo, en un habitáculo o celda de unos tres metros cúbicos, donde realizan una vida a muchísimos kilómetros de sus casas y, por tanto, de sus familias y relaciones sociales. Eso lo hacen durante muchos días o semanas, que en el caso de los transportes internacionales son, incluso, bastantes meses. Además, este sector soporta las restricciones a la

cve: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 34

circulación de camiones durante los festivos y fines de semana, que impiden que los transportistas puedan llegar a sus domicilios, incluso en horas de baja o nula circulación por esas vías, que pueden ser ocupadas por el resto de los ciudadanos en cualquier momento, y que, pudiendo estar cada día con sus familias, aprovechan los fines de semana, lógicamente, para sus desplazamientos vacacionales. Los transportistas están sometidos a una formación obligatoria: al permiso de conducir de la categoría correspondiente al vehículo que conducen; al CAP, el certificado de aptitud profesional, y al ADR, el acuerdo para regular el transporte de mercancías peligrosas, que, además, tienen que renovar cada cinco años. Tienen que soportar una gran responsabilidad y dedicación, soportan un gran riesgo, la tutela permanente de su camión y de la mercancía que transportan. Sufren un desarraigo familiar muy fuerte y tienen una remuneración muy baja, la más baja de todos los sectores, resultado de un trabajo poco o nada atractivo, por lo que los puestos de trabajo se cubren con personas o muy vocacionales o de difícil acoplamiento en otros sectores de actividad. El desarraigo, la soledad y el estrés permanente al que están sometidos les obliga a ser personas muy fuertes y sufridas en comparación con las demás profesiones, pero es inevitable sufrir los daños físicos y psíquicos con más virulencia que en cualquier otro trabajo. Ello repercute, lógicamente, en la seguridad vial de este colectivo y en el resto de usuarios de las vías públicas de circulación.

Muchas gracias por escucharme. Les agradezco su atención y el respeto y consideración que me prestan a mí y, sobre todo, al colectivo que represento, al convocarme a esta comparecencia. Como es lógico, me someto a las preguntas que ustedes consideren oportunas.

Muchas gracias.

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

Damos paso a la intervención de los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Vasco, la señora Gorospe.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias, presidente.

Le doy las gracias por las explicaciones dadas. También le agradezco la información que nos ha enviado, aunque, en su intervención, al final ha incluido algunas variaciones, por lo que, si nos la envía, se lo agradeceremos. También quiero mostrar la solidaridad de nuestro grupo, del Grupo Vasco, con el colectivo al que representa, que ha sido el colectivo que ha estado en las carreteras, de un sitio para otro, y en muchos casos con esa percepción —no solo percepción, sino realidad— de asumir riesgos para su salud.

Solo quiero poner el acento en un aspecto que el compareciente anterior también ha abordado, que es la formación. Usted estaba diciendo que esa formación que existía hace unos años de la competencia profesional exigida desapareció y que eso estaba teniendo incidencia y consecuencias en el tráfico y en el ámbito de la seguridad vial. Será algo que tendremos en cuenta y no solo en el ámbito de la estrategia sino con otras leyes que se están abordando, donde hay un escenario de reconocimiento de certificaciones profesionales y de la vía de la formación profesional. No sé si tienen propuestas concretas, le preguntaba también sobre este tema al anterior compareciente. Nos gustaría saber si podemos colaborar y contribuir en algo con ustedes.

Gracias.

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

Por el Grupo VOX, tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muchas gracias, presidente.

Muchísimas gracias, señor Villaescusa. Vaya por delante mi agradecimiento en nombre del Grupo VOX a todos y a cada uno de los miembros que usted representa en el sector, porque hay que reconocer que si los sanitarios y los ciudadanos hemos tenidos productos sanitarios y alimentos en los supermercados ha sido gracias al sacrificio de ustedes. Sacrificio que ha reflejado usted precisamente en esas cifras que ha dado y que son estremecedoras, ya que es estremecedor ver que ha habido tres veces más muertes por parte del sector durante los primeros meses de la pandemia y el doble durante el ejercicio del año 2020 y todo ello relacionado con condiciones físicas y psíquicas de fatiga, como bien ha relatado usted en su exposición y como nos ha trasladado en el documento. Condiciones físicas que vienen agudizadas por verse sometidos a un sobreesfuerzo, al incumplimiento de las normas sanitarias, al desconcierto, etcétera. De hecho su exposición y el documento que usted nos ha trasladado prácticamente son casi un resumen

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 35

de todas y cada una de las iniciativas que desde nuestro grupo hemos expuesto a este Gobierno desde el primer día. Lamentablemente, la mayoría de esas medidas han caído en saco roto y de hecho usted así lo ha evidenciado.

Voy a ser muy breve y le haré dos o tres preguntas solamente. La primera es si considera que se está ayudando realmente al sector en crisis, sobre todo a la hora de renovar ese parque móvil que está tan envejecido, especialmente las furgonetas, donde tenemos más de once años de media de antigüedad en el sector. Ya sabemos que la mayoría de ellos son autónomos, como ha dicho casi el 80 %, y conocemos las limitaciones económicas que tienen las familias a la hora de cambiar de vehículo y que deberían verse ayudadas por la Administración. ¿Usted cree que la Administración está haciendo lo suficiente para facilitar ese cambio del parque móvil, que además incide directamente en la seguridad de los ciudadanos?

Una segunda pregunta. Usted sabe que se está llevando a cabo la reforma de la Ley de Tráfico. Mi grupo queda a su disposición y a la espera de que ustedes nos puedan hacer alguna propuesta para enmiendas, porque creemos que el texto está bien pero hay muchas cosas que tienen que enmendarse. Existen asuntos que hay que mejorar como, por ejemplo —ya lo hemos comentado esta mañana—, en el adelantamiento en las vías de doble sentido a un camión que va a 80 kilómetros/hora, ya que un vehículo no puede adelantar más que a 90 kilómetros/hora. Eso aumenta tres veces tanto el recorrido como el tiempo, poniendo en peligro tanto al vehículo que adelanta como al propio camionero. Quería saber también su opinión precisamente sobre esa norma, ya que está generando muchísima polémica a raíz de todos los informes realizados por todos los expertos de seguridad vial.

Muchísimas gracias por su comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alcaraz.
Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Mateu.

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

Muchas gracias, señor Villaescusa. Buenos días y bienvenido. Gracias por su magnífica intervención. Es un honor tener entre nosotros a un ilustre moteño que ha ejercido de transportista durante más de cuarenta años y que además ha sido pionero en la fundación de asociaciones en defensa siempre del interés del transporte de mercancías por carretera, como fue Tradiscu, en Cuenca, y luego en el año 1977, en Fenadismar, que usted brillantemente preside. Asimismo, como reconocimiento de sus méritos, como bien nos ha dicho, preside la UETR ya como organismo internacional que agrupa una cantidad ingente de empresas de transportes. Es tan ingente el campo de cuestiones que se pueden plantear en el ejercicio de la actividad del transporte por mercancías por carretera, que trataré de sintetizar.

Lo primero que quiero hacer es agradecerle la actuación que han tenido ustedes en el *affaire*, en el contencioso sobre la reducción de los tiempos para el paso de la ITV en más de seis millones de vehículos. Su actuación ha sido meritoria, ya que el auto del Tribunal Supremo, que se publicó el 30 de diciembre, estimó que no contribuía a la seguridad vial para nada ese acortamiento de los periodos de inspecciones, sino que únicamente generaba conflictos administrativos y económicos al ciudadano que tenía que pasarlo porque eran dos cargas administrativas. Además, ha conseguido dos resoluciones a favor del Defensor del Pueblo en ese sentido, que vuelve a insistir en que, como no se les hace caso, lo planteará de nuevo en el próximo informe que presente en el Congreso de los Diputados.

Le voy a hacer rápidamente una serie de preguntas. ¿Qué opinión tienen ustedes sobre el real decreto para la prestación de asistencia en carretera —novedad existente actualmente—? ¿Qué relaciones siguen manteniendo ustedes con el fiscal de Seguridad Vial a efectos de mejorar condiciones o iniciativas en tratamientos de conductas atípicas o tipificadas como delito en el Código Penal? ¿Qué papel se les ha dado o se les puede dar, o quieren que se les dé, en el proyecto de ley por el que se modifica el texto refundido de la Ley sobre el tráfico y circulación de vehículos a motor y seguridad vial? Quisiera saber su opinión sobre cuál ha sido la actitud del Gobierno de España frente a ese embolsamiento de camiones que hubo en el mes de diciembre cuando se cerraron las fronteras francesas y también ese embolsamiento de camiones durante el temporal Filomena. ¿Usted cree que el embolsamiento de los camiones contribuye a la mejora de la seguridad vial?

Seguimos. ¿Cómo ven ustedes ese desequilibrio a efectos de seguridad vial, de esa magnitud tan diferencial que existe entre el transporte de mercancías por carretera, cerca de un 25 %, sobre el transporte de mercancías por ferrocarril, una cantidad ínfima? Cuál es la eficacia y cuál es su idea al respecto. Sobre medidas de la COVID se lo iba a preguntar, aunque usted ya lo ha dicho todo de una manera magnífica.

cve: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 36

Agradezco al profesor Montoro que dirigiera el informe sobre Seguridad Vial patrocinado por la Universidad de Valencia y por Fesvial. Para mí han sido definitivas las páginas 15 a 19.

Fiscalidad del sector del transporte, que redundaba evidentemente en la educación vial y en seguridad vial. Ya vemos qué normas ha habido. Se mantiene el régimen de módulos y no se ha subido el impuesto sobre hidrocarburos —los 3,9 céntimos de euros—, con lo cual quería saber su opinión. Por otra parte, ¿son suficientes los 9100 guardias civiles de la dotación de Tráfico para controlar el que todo el mundo vaya por donde tiene que ir y se atenga a la legalidad?

Infraestructuras, muy importante. ¿Qué opina usted de la nueva ley ambiental para que se pague por el uso en las carreteras cuando más de 8000 millones de euros se recaudan por el impuesto sobre hidrocarburos? Señales, ¿las fijas o las móviles que son más visibles?

Antigüedad del parque automovilístico, usted ya lo ha relatado. ¿Usted cree que para mejorar este tema es necesaria la creación de una agencia de seguridad vial, dada la transversalidad de cuestiones que tiene la agencia en materia de tráfico?

Por último, alcohol y drogas. Hay que reforzar los controles, hay que promocionar las intervenciones para controlar la salud física y psíquica de los empleados del sector del transporte. Luego hay un tema muy importante: salud visual de los profesionales del sector. ¿Qué ideas nos dan ustedes?

Señor presidente, muchas gracias por la gentileza que ha tenido con el tiempo.

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

Por el Grupo Socialista, señor López.

El señor **LÓPEZ CANO**: Buenas tardes. En primer lugar, creo que procede por parte del Grupo Socialista darle las gracias a usted por estar hoy aquí para darnos su perspectiva y también por todas las iniciativas que llevan a cabo. Durante los primeros meses de la pandemia, como ha relatado usted y como todos vimos, se produjo un consumo brutal y excesivo que obligó a un relajamiento de ciertas medidas para poder garantizar el suministro de mercancías básicas y todo eso afectó, como ha relatado también, porque cuando los datos son objetivos son poco objetables. Quiero pensar que será algo muy circunstancial, aunque hay que lamentar ese incremento de la siniestralidad y de la mortalidad.

Con el tema de la limitación de la edad de los vehículos de menos de 3500 kilogramos que tienen la consideración de vehículos ligeros, la normativa se estableció para que fuera de cinco meses, pero fue el Tribunal Supremo el que echó para atrás esto, en consonancia con la política europea común de liberalización del sector, ya que los datos nos dicen que tiene una repercusión en la seguridad. Le quería preguntar si usted conoce otros mecanismos para poder rebajar esa edad de los vehículos. No sé si podría ser incentivar o subvencionar de alguna forma la renovación de flotas para poder rebajar esa edad, porque está demostrado que cuanto menor edad tenga la edad media de los vehículos, menor siniestralidad.

Como respecto a los tiempos de conducción, y como ha sido algo muy circunstancial, quería preguntarle por el tema de la carga y descarga. ¿Cómo se tendrían que implicar los propios conductores en ese trabajo de carga y descarga? Yo reconozco que no había caído en esa cuestión hasta que leímos sobre ese tema. ¿Qué es lo que se puede hacer? ¿Qué propone usted que se puede hacer? Porque eso no tiene que ver con la seguridad vial en un sentido estricto, pero sí tiene una repercusión en la seguridad vial. Con respecto a este tema, ¿qué se podría hacer para evitar ese sobreesfuerzo importante que hay en el trabajo de conducción para evitar esa mayor fatiga a esos profesionales que se ocupan del ámbito del sector transporte?

Gracias.

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

Señor Villaescusa, tiene la palabra para contestar y añadir lo que usted considere conveniente.

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE ASOCIACIONES DE TRANSPORTE DE ESPAÑA, FENADISMER** (Villaescusa Izquierdo): El número de preguntas daría para toda la mañana, pero voy a intentar ser breve y conciso, puesto que algunas simplemente se contestan de una forma rapidísima, con un sí o con un no.

La señora diputada me ha preguntado sobre la formación, sobre cómo se podría solucionar o qué se podría hacer. Pues evidentemente se podría volver a donde estábamos, muchas veces se cambian las cosas pero para empeorarlas, es sorprendente, desde la Unión Europea y desde el Estado español.

cve: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 37

Las organizaciones profesionales y empresariales nos desgañitamos en decir que era un disparate, que no tenía sentido, que era un retroceso la no exigencia de la formación, que no se justifica para nada en absoluto cuando ya estaba normalizada, asumida y establecida. A santo de qué se tiene que liberar una situación que todo el mundo tenía ya interiorizada. Esta es una propuesta concreta: que se vuelva a donde estábamos, que allí estábamos correctamente.

¿Se está ayudando al sector para renovar al parque? No. Así, sencillamente. No se está ayudando para renovar el parque, es irrelevante. No hay nada que desde las empresas de transporte entendamos que justifica o haga posible que se pueda utilizar alguna ayuda, algún tipo de consideración administrativa de cualquier tipo, para nada en absoluto.

Mantenemos nuestra disposición para colaborar en la Ley de Tráfico que está en ciernes. Desde luego, por nuestra parte pasaremos el escrito correspondiente y por supuesto que estamos en esa línea de intentar ayudar.

Señor Alcaraz, lo de las ITV fue tremendo. Es ahí donde se vio claramente el interés de las áreas de servicio dedicadas a pasar la ITV, que son unos *lobbies* potentísimos y que fueron capaces de establecer y convencer a la Administración para que en ese momento hiciese algo que era totalmente contradictorio. Quien no había tenido pérdidas, quien no había estado precisamente dando el servicio que dábamos nosotros, de alguna forma se beneficiaba que tuviésemos que volver a picar billete, a pasar otra vez por la ITV, aunque los vehículos hubiesen estado parados o estuviesen sometidos a la exención que el estado de alarma les propiciaba, al igual que a todos los demás. Eso se hacía con el fin de que las ITV no perdieran, y no solo que no perdieran, sino que sin haber pasado la ITV en muy pocos días, volvían otra vez a pasarla, y prácticamente sin hacer el trabajo tenían muchos más ingresos. Por decirlo de una forma burda y rápida.

¿Qué relación tenemos con el fiscal de Seguridad Vial? Buenísima. Somos amigos, estamos en la Fundación Fesvial, él forma parte de ella y es patrono también como yo. Tenemos una relación personal y coincidimos plenamente en su posición siempre que las cosas se hagan con mesura, aunque a veces la mano dura hace falta aplicarla. Lamentablemente eso implica que se le aplica precisamente al más sufridor, al que sufre unas consecuencias que no tiene más remedio que llevarle a que actúe de determinada manera y después haya que aplicarle la legalidad con toda su extensión como corresponde. Nosotros somos conscientes de eso. Por un lado, nos duele enormemente, y por otro, entendemos que eso es lo correcto y es lo que hay que hacer.

¿Qué pensamos de los embolsamientos? Pues que ha sido, es y será una vergüenza, así clara y llanamente. ¿Por qué es una vergüenza? Porque los conductores, los profesionales que están a bordo de los vehículos, no son la rueda de repuesto, no son un elemento más mecánico del vehículo, son personas. Me refiero a las cuitas políticas y las situaciones que se puedan producir, como la que ocurrió en este caso en el asunto del *brexit* y todo lo que ello supuso. Parece que siempre estamos ahí en la carretera como moneda de cambio fácil, para servir de chantaje, para que se ceda a determinadas situaciones, pero aunque fuese así, lo soportaríamos si se tuviese la deferencia de tener la humanidad de entender que hay personas que necesitan servicios y atenciones. En ese tipo de embolsamientos, como los que se producen por climatología o por cualquier otra razón, lo hemos dicho también antes, cuando un transportista tiene que estar en la cuneta aparcado o en el área de servicio y ve cómo los demás van a la playa y él no puede llegar a su casa, hay que entender el cuerpo que se le queda, bastante molesto. Y mucho más, si además tampoco lo puede hacer luego a las tres de la mañana cuando la carretera está vacía y tiene que seguir allí sin poderse marchar a su casa, cuando ya la carretera está totalmente limpia. Claro que lo vemos mal, hace falta prestarle más atención a cuestiones que probablemente en la gran política puede parecer que tienen poca importancia, pero a mucha gente, y sobre todo a los más sufridores, les hace mucho daño y además se produce luego mucha desafección.

El desequilibrio entre el ferrocarril y la carretera es tremendo. Hubo un tiempo —que algunos que tenemos cierta edad conocemos como es mi caso— en donde pagábamos un canon de coincidencia y en donde los transportistas estábamos muy preocupados porque el ferrocarril parecía que era nuestro competidor. Desapareció totalmente esa situación, ya que nosotros tenemos más del 90% de la cuota del mercado y el ferrocarril no llega al 3%, algo irrelevante. Como modo de transporte la verdad es que no nos causa ninguna preocupación. La competencia entre modos no sería ninguna razón como para que nosotros no estemos por la labor de las autopistas ferroviarias para que el camión pueda subir en la intermodalidad al ferrocarril. Todo eso que se tendría que producir, indudablemente a nosotros esa situación nos vendría bien y la defenderíamos. Ese desequilibrio existe y probablemente existe en todos

cte_DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 38

los países de la Unión Europea pero en España es algo tremendo. Ya nos gustaría estar como Alemania, que es quien menos desequilibrio tiene, pero hay que tener en cuenta que solo el 17 % de las mercancías en Alemania se transporta en ferrocarril, cuando tienen el mejor ferrocarril probablemente de la Unión Europea.

¿Es suficiente la Agrupación de Tráfico para cubrir la inspección? Hombre, nosotros entendemos que sí lo está haciendo bien. Y hay que decir que lo que está bien, está bien. ¿Entendemos que hay una situación de beligerancia extrema con el transportista, con el camión? No nos consta para nada que exista esa situación, aunque puede haber casos puntuales, pero desde luego esa no es la sensación que tenemos. Poco más puedo decir.

El señor López me ha preguntado si creo que la situación es circunstancial por la pandemia. Nosotros creemos que no, nosotros soportamos una situación tremenda desde hace muchos años. Les voy a dar un dato muy significativo. En este sector del transporte, en el Comité Nacional de Transporte —del cual como he dicho antes mi federación Fenadismer forma parte—, hay unos observatorios que se vienen produciendo desde el año 2000. En esos observatorios participa la Administración, los cargadores y los transportistas. La realidad es que entre otras cosas que se ven en esos observatorios que son oficiales, hay una cuestión que muy significativa. Se ve el observatorio de coste y de precios, lo que viene describiendo el diagrama. Es muy sencillo, si sus señorías lo quieren observar, se ve con mucha nitidez y rapidez. Desde la crisis de 2008 la horquilla de separación de lo que cuesta hacer el trabajo y lo que se cobra por ese trabajo se ha separado de una forma tan brutal que estamos en mucho más de un 30 % de desequilibrio entre los ingresos y los gastos. Se preguntarán que cómo podemos sobrevivir, si eso es así. Desde 2008 esa situación es tremenda. Nosotros vemos ahora que hay empresas o sectores que ya se les ayuda o van a tener derecho a que se les ayude si muestran un 30 % de déficit en esta última situación. Pero a quienes venimos soportando más de ese 30 % ya hace diez años, ¿a nosotros qué? Esa diferencia es la que nos traslada a una circunstancia permanente, en todos los sentidos, de siniestralidad, de un sector nada atractivo, de no encontrar conductores, de tener unas dificultades enormes en las empresas para llevarlas adelante, que probablemente otros sectores tendrán otras, pero, desde luego, no son comparables con las que tenemos nosotros.

¿Hay otros mecanismos para rebajar la edad de los vehículos? Claro que los hay, pero la Administración tiene que hacer su trabajo, para eso está. No esperábamos una contradicción tan sorprendente como que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia dijese que ancha es Castilla, que vehículos de veinte años circulen, en contradicción con todo lo que el mundo tiene claro, que es la seguridad, y en contra de la ecología y el medio ambiente. Nosotros tenemos que acatar las sentencias, no podemos eludir las, pero la Administración y la política sí que pueden hacer cosas. Las cualidades que tienen que tener los vehículos, no importa la edad, sí que pueden ser relativas al momento que estamos viviendo y a la necesidades que tenemos. Un vehículo Euro 3, Euro 4 o Euro 5 es inasumible en estos momentos, que alguien empiece una empresa con vehículos de esa categoría no parece razonable. Nosotros lo que decimos es que tiene que ser como mínimo un vehículo Euro 6, que es el mínimo de condiciones técnicas que los vehículos tienen que tener para poder empezar. Luego se pueden hacer cosas.

Después está la carga y la descarga, cómo se puede evitar. Después de cuatro años de negociaciones con los usuarios de transportes y con los cargadores, al final no ha habido posibilidad de llegar a un acuerdo, por una razón muy simple, porque son muy hábiles y muy capaces todo el mundo de defender la eficiencia de todo lo que conlleva nuestra actividad, tanto en peso y dimensiones como en servicios complementarios a la actividad de transporte. Los cargadores ahí lo defienden perfectamente. He dicho antes que ellos mismo reconocieron públicamente que se ahorran más de 2000 millones al año, luego el déficit que nosotros soportamos, además de la deuda o de la horquilla de la que hablaba antes, por tener que sufragar el coste que ellos tendrían que tener, es enorme. ¿Cómo se puede solucionar? Nosotros pedíamos que en ciertas actividades de transporte —no estamos hablando de quien tiene que hacer reparto por una ciudad o vuelve cada día a media tarde a su lugar de trabajo o descanso—, cuando se trata de vehículos de larga distancia, por el tiempo, el sacrificio y el estrés que es tan brutal, estuviese prohibido que pudiesen cargar y descargar. Esa es nuestra exigencia y en todo caso si eso no es posible, lo que planteamos que es utilizar el derecho comparable. Lo tenemos muy sencillo, ahí está Francia que nos da siempre lección en muchas cosas, pero fundamentalmente en transporte. ¿Qué es lo que hacen ellos con la carga y la descarga? Solo copiar el derecho comparable que tiene ellos para nosotros sería más que suficiente. Eso haría que quien utiliza pague, esa es la cuestión. Este sector es un desastre

owe.DSCD-14CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 39

porque aquí lo utiliza todo el mundo y cuanto más utilizados somos, más débiles estamos para sobreponernos a esa mala utilización que se hace de nosotros. Es lamentable pero yo no tengo más remedio que expresarlo con esa crudeza y esa dureza.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Villaescusa por su comparecencia y sus contestaciones. Le agradecemos que haya estado con nosotros esta mañana y tendremos alguna ocasión seguramente de volver a repetirlo. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE ASOCIACIONES DE TRANSPORTE DE ESPAÑA, FENADISMER** (Villaescusa Izquierdo): Perdón por haberme bajado la mascarilla. No sé qué ha pasado hoy, pero no soy capaz de sujetarla. Muchas gracias.

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

Señorías, suspendemos un minuto la sesión y después daremos paso al siguiente compareciente. (Pausa).

— DEL SEÑOR PEREIRA GARCÍA (REPRESENTANTE DE LA CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS). (Número de expediente 219/000447).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos la sesión y terminamos las comparecencias previstas para el día de hoy. Vamos a reiniciar la sesión de la Comisión para concluiría.

Recibimos ahora a don Miguel Pereira García, en representación de la Confederación Española de Transporte de Mercancías. Señor Pereira, cuando usted quiera, tiene la palabra.

El señor **PEREIRA GARCÍA** (representante de la Confederación Española de Transporte de Mercancías): Buenos días. Muchas gracias, presidente.

Señorías, tengo que comenzar, necesariamente, agradeciendo la invitación que la Confederación Española de Transporte de Mercancías, la CETM, recibió para comparecer en esta Comisión sobre Seguridad Vial.

Muy brevemente, porque tenemos poco tiempo, pero por presentar mínimamente la CETM, la Confederación Española de Transporte de Mercancías, diré que es la organización más representativa del sector. En el Comité Nacional del Transporte por Carretera —este órgano consultivo de las administraciones públicas en materia de transporte principalmente con el Ministerio de Fomento, ahora de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana— ostentamos la mayoría absoluta desde su creación. Sobran ya las palabras para decir que tratándose de la actividad que realizan nuestras empresas, los temas de seguridad vial nos tocan muy de cerca, nos preocupan y nos ocupan desde siempre.

Lo cierto es que pensaba dedicar unos minutos a hablar un poco más del sector, pero al hablar en último lugar los comparecientes anteriores ya han pisado muchas de las ideas que pretendía esbozar. Creo que voy a ir directamente al grano y voy a exponer algunas propuestas que la CETM ofrece para su toma en consideración, de cara a la elaboración de la estrategia española de seguridad vial 2021-2030, en lo que respecta al transporte de mercancías por carretera. Transporte de mercancías o, en general, en muchas de ellas para el transporte por carretera.

Este grupo de propuestas o este resumen de propuestas, las podemos englobar en dos grandes grupos. En primer lugar, medidas dirigidas a los conductores profesionales y, en segundo lugar, otro paquete de medidas. Sin duda alguna, damos una importancia esencial a las medidas dirigidas a los conductores profesionales porque, como ya se ha dicho, en los accidentes en los que está involucrado un conductor profesional —que, por cierto, son una minoría los responsables de accidentes, según reflejan las estadísticas—, se ve con claridad que muchos de estos accidentes se deben a un fallo humano. Damos mucha importancia a la figura del conductor profesional para intentar revertir estas cifras de seguridad vial que, aunque, como bien decía el anterior compareciente, hemos ido reduciendo con los años, afortunadamente, pero siguen siendo necesariamente excesivas. Pues bien, la primera medida que queremos proponer, dirigida, como digo, a los conductores profesionales, es precisamente el análisis, la valoración, la reflexión sobre una mayor capacitación o formación y concienciación y sensibilización de los conductores profesionales. Estamos absolutamente convencidos de que una mayor profesionalización y concienciación de los conductores profesionales incidiría de forma decisiva en una menor accidentalidad.

Nos podemos ir, por supuesto, al transporte de viajeros, cuyo representante ya ha comparecido en esta Comisión. Pero si nos vamos al transporte de mercancías por carretera, tenemos un subsector de

cre: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 40

actividad, como es el de las mercancías peligrosas, que prácticamente no tiene accidentalidad. Estamos convencidos de que, entre otras razones, el conductor de mercancías peligrosas es un conductor muy profesionalizado, muy profesional y, además, es un conductor que es muy sensible, muy conocedor de los riesgos que conlleva la prestación de sus servicios. Eso incide necesariamente, en nuestra opinión, en una mejora de la seguridad vial.

Empezamos con la formación. Lo cierto es que, como bien saben todos ustedes, con ocasión de la formación CAP, de cualificación inicial y de reciclaje de los conductores profesionales, los conductores reciben una información muy exhaustiva en materia de seguridad vial. De hecho, desde nuestro punto de vista, esta formación, que proviene de una directiva europea, no debería ser objeto de una mayor profundización en materia de seguridad vial, porque es suficiente. Hasta el punto de que, y aprovecho para comentar una cuestión, en ocasiones, determinadas autoridades laborales consideran que ni en el nivel de la empresa, los empresarios tienen que dar una formación específica en seguridad vial a los trabajadores, seguridad vial laboral, y muchas autoridades laborales consideran que no es necesario, que basta con la formación CAP, que se renueva cada cinco años, para entender que estos señores gozan de la formación específica y necesaria para el desarrollo de su actividad laboral. En cualquier caso, aprovecho también para comentar que, de acuerdo con el real decreto que traspone la Directiva Europea sobre formación CAP, está previsto que la superación de los cursos de formación continua previstos en ese real decreto, implican la recuperación parcial de los puntos que se hubiesen podido perder en el permiso de conducción. Sin perjuicio de que esta norma es del año 2007, todavía no se ha hecho efectiva esta medida y creemos que es algo que sería muy conveniente para el sector. En cualquier caso, como digo, en cuanto a formación, creemos honestamente que nuestros conductores están suficientemente formados. No creemos que sea necesario una mayor formación —y mucho menos, reiterar formación—, la misma formación en materia de seguridad vial. Por supuesto, es algo que consideramos que esta Comisión debe valorar para su conocimiento.

Junto con la formación he hablado de concienciación y sensibilización. Sí que es verdad que consideramos que podría ser muy interesante que se destinasen los fondos necesarios para realizar campañas de concienciación y de sensibilización de los riesgos para los conductores profesionales. Lo cierto es que los conductores profesionales están muchas horas en carretera, ya que dedican mucha parte de su vida a su trabajo, y creo que es muy —o creemos desde la CETM—, importante que tomen conciencia de los riesgos inherentes a su actividad, de los riesgos que tiene la seguridad vial, y, además, sean conocedores de hábitos de conductas saludables y buenas prácticas que mejoren sus condiciones, no solo ya de prestación de servicios, sino de salud, de cara a una mejora, en definitiva, de la seguridad vial. Repito, hablo de la seguridad vial o los accidentes en los que se ven involucrados los conductores profesionales. Es verdad que, en cuanto a la fatiga, el porcentaje es poco, pero al fallo humano sí que se asigna un alto porcentaje de accidentes, con lo cual, tenemos que velar muy mucho por las condiciones psicofísicas de los conductores profesionales.

Como segunda medida dirigida al transporte, a los conductores profesionales de transporte, ya se ha mencionado, y voy a pasar un poco de puntillas para no cansarles. En cuanto a nuestra postura, no solo de la CETM, sino de todo el Comité Nacional de Transporte por Carretera, en relación con la prohibición legal de realización por parte de los conductores profesionales de las labores de carga y descarga, con las excepciones que procedan, está claro que, en algunos tipos de actividad, la paquetería o transporte de mudanzas, o portavehículos, el conductor sí tiene que cargar y descargar los vehículos de su propio vehículo; es lógico que sea el transportista, el conductor profesional, el que realice esas tareas, pero en la gran mayoría de las ocasiones necesitamos como sector —y lo digo así, he utilizado el término adecuado— necesitamos que se establezca legalmente la prohibición para estos conductores de realizar estos servicios, y, además, que se establezca sin que quepa la posibilidad de pacto en contrario. Lo digo, porque la Ley 25/2019, de Contrato de Transporte de Mercancías, establece que la responsabilidad de la realización de las labores de carga y descarga es en principio, responsabilidad del cargador, pero admite pacto en contrario. Precisamente, por la debilidad de este sector, a la que antes se aludía, lamentablemente, nuestros empresarios transportistas se ven obligados a asumir esas tareas, por supuesto, sin ningún tipo de compensación económica a cambio, con el perjuicio claro que eso conlleva para la salud y para la fatiga, etcétera, de nuestros conductores profesionales. Esta situación, esa mayor fatiga, esa mayor extensión de la jornada de trabajo, redunda negativamente —es imposible negarlo— en su estado de salud, que al final tiene una incidencia negativa, lamentablemente, en la seguridad vial.

cve: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 41

Esta petición, además, es una aspiración compartida, tanto por las organizaciones empresariales como por los sindicatos. Estamos plenamente de acuerdo. De hecho, hemos intentado en ocasiones abordarlo desde el punto de vista de la negociación colectiva. Pero, ¿qué ocurre? Como bien saben, la negociación colectiva solo es de aplicación a los trabajadores por cuenta ajena. En nuestro sector tenemos un altísimo número de trabajadores autónomos que no se verían afectados por esa medida. Los pobres trabajadores autónomos se verían obligados por las condiciones del mercado a realizar estas tareas. Por razones similares, desde hace bastantes años ya tenemos un problema, que es una cosa que no es tan conocida, un problema muy evidente en esta materia, en relación con los palés, los palés en los que se transporta la mercancía que van en nuestros camiones. ¿Qué ocurre? Que fíjense ustedes, una vez que el conductor realiza su larga jornada de conducción para llegar a destino, le obligan a hacer la carga y la descarga, y después el conductor se ve obligado a cargar los palés, cada palé puede pesar entre 20 y 25 kilos. Lo tienen que coger de forma manual. En un tráiler, sobre todo, en un transporte frigorífico, igual caben 33 palés. Fíjense ustedes el esfuerzo que tiene que hacer un conductor que viene de conducir, que viene además de cargar o descargar la mercancía, de hacerse cargo de los palés, que los montan en el camión, en la barriga del camión por decirlo así, y esto nos lo está imponiendo otra vez el mercado. Precisamente, como decía, por la debilidad que tienen las empresas de transporte, nos vemos obligados a asumir también esas tareas, y eso es clarísimamente negativo para las condiciones de salud del trabajador, que después tiene que volver a coger el camión y ponerse en carrera.

Perdónenme, porque no he visto a qué hora he empezado. No sé cuánto tiempo me queda. Señor presidente, si me puede decir cuánto tiempo me queda.

El señor **PRESIDENTE**: Diez minutos.

El señor **PEREIRA GARCÍA** (representante de la Confederación Española de Transporte de Mercancías): Diez minutos. Gracias.

En tercer lugar, hay una cuestión que creemos que es muy importante, y es el de la obligatoriedad para los conductores profesionales de someterse a reconocimientos médicos periódicos. Precisamente, porque en un alto porcentaje de los accidentes de trabajo y de tráfico, en los que la responsabilidad es del conductor profesional, se identifica el factor humano como el causante del accidente, es imprescindible asegurarse de que los conductores ostentan las condiciones psicofísicas adecuadas para el desarrollo de su actividad. Al igual que ocurre con los pilotos —antes se ha dicho, me parece, por parte del representante de Confibus, de aerolíneas y los pilotos ferroviarios— que deben someterse a un reconocimiento médico anual, debería, en nuestra opinión, establecerse como obligatorio que los conductores profesionales tengan que pasar esos reconocimientos. Esto hay dos formas de abordarlo. Desde luego, en nuestra opinión, creemos que sería ideal, sería buenísimo que en los centros de reconocimiento de conductores autorizados por la DGT, se pudiese realizar un examen psicofísico adecuado al conductor. Perdóneme la confianza, pero no un mero examen rutinario, sin más. No, hablo de un examen adecuado que valide la aptitud psicofísica de los conductores profesionales, de forma periódica, y si es posible, de forma anual, como ocurre con otros tipos de transporte. Subsidiariamente, si esto no fuese posible, abogamos por que se establezca de forma legal la obligatoriedad de los reconocimientos médicos para los conductores profesionales, sobre la base del artículo 22 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales. Como ustedes bien saben, la vigilancia de la salud, el reconocimiento médico tiene con carácter general un carácter voluntario para los trabajadores, pero se exceptúan algunas cuestiones. Pues bien, hay algunas sentencias, incluso del Supremo, que ya han establecido que para determinados tipos de transporte y otras operaciones, el reconocimiento médico debe ser obligatorio. Sin embargo, hay cierta polémica y no hay una voz unánime ni en la Inspección de Trabajo ni en las distintas autoridades laborales y, por supuesto, tampoco en los convenios colectivos. Creemos que se solucionaría este problema de una forma definitiva, si se estableciese legalmente que los conductores tienen que pasar este reconocimiento médico obligatorio. Además, es verdad que, conforme a una modificación de la Ley General de la Seguridad Social, en aquellas profesiones en las que puede haber enfermedades profesionales, también se contempla como obligatorio el reconocimiento médico. Es una idea que redundaría más todavía en esta petición.

En cuarto lugar, respecto al conductor profesional, se ha tratado por el representante de viajeros el consumo de alcohol y drogas por parte de los conductores profesionales, con lo cual, paso de puntillas. Estamos totalmente de acuerdo con la tolerancia cero en el consumo de alcohol y drogas —así debería ser— porque, lamentablemente, todavía seguimos contando con algunos casos en los que los conductores

cre. DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 42

o bien consumen alcohol o drogas durante su jornada laboral o lo hacen bajo los efectos de estas sustancias. Igual se ha visto para los conductores de aerolíneas y conductores ferroviarios, por un lado, en los reconocimientos médicos anuales se debería testear este hecho, si se ha consumido alcohol y drogas, pero, por otro lado, se tendría que permitir a las empresas la realización de controles aleatorios del consumo de alcohol y drogas. Por otra parte, las empresas van a tener una responsabilidad preventiva, y no se les puede exigir una responsabilidad si no se les permite medir y el controlar el incumplimiento de unas determinadas obligaciones. Por supuesto, como se ha dicho por parte de Confebus, la instalación y el uso obligatorio de los alcolock en los vehículos de transporte de mercancía, sería también una medida súper interesante.

Paso ya de forma muy rápida a otro conjunto de medidas que son muy importantes. La primera —y algo que se ha comentado— es la mejora de infraestructuras y áreas de servicio. La mejora de infraestructuras y de las carreteras, etcétera, evidentemente, va a tener un impacto positivo en la seguridad de los conductores profesionales, pero las áreas de servicio son muy importantes. A nivel de Europa, de la Comisión Europea, se ha creado un grupo de trabajo sobre áreas de descanso seguras para los conductores profesionales. Pues bien, el adecuado descanso y la reposición de las condiciones físicas de los conductores es fundamental. Redunda de forma directa en la seguridad de los conductores y, por tanto, en la seguridad vial. Tenemos que apostar de una forma decidida por mejorar, tanto cuantitativa como cualitativamente, las áreas de servicio donde los conductores profesionales realizan sus descansos reglamentarios. Les remito esta iniciativa de la Comisión Europea para profundizar en esta medida.

Se ha dicho también —y lo digo de forma muy rápida— la modernización del parque móvil, por supuesto, es evidente. Sería aconsejable que se fomentase, además, la modernización de los vehículos, y que estén dotados de más y de mejores dispositivos de seguridad. En tercer lugar, muy rápidamente, consideramos que sería oportuno, de cara a la estrategia, profundizar en los datos de siniestralidad de las furgonetas y vehículos ligeros de transporte de mercancías por carretera. Algo se ha dicho ya, pero es cierto que estos conductores no tienen esa formación CAP de la que hemos hablado. No tienen otros sistemas de control de su actividad, como los limitadores de velocidad o el aparato de control, el tacógrafo y creemos que sería interesante dedicar esfuerzos para investigar la siniestralidad de este tipo de vehículos. Solo un apunte más. En el paquete de movilidad recientemente aprobado, se prevé la obligatoriedad de la instalación del tacógrafo en los vehículos de más de dos toneladas, de más de dos y media, tres y media, que realizan transporte internacional, a partir del año 2026.

Dos últimas ideas, y ya concluyo. La primera es que sería deseable anticiparse a los problemas que a la seguridad vial va a producir, o está produciendo ya, la aparición de nuevas formas de realización de transporte de mercancías, sobre todo en las ciudades, al hacer uso, por un lado —cosa que, por supuesto, como sector criticamos—, de vehículos privados, pero también de bicicletas, patinetes, etcétera. En un futuro más o menos cercano, vehículos autónomos, drones, etcétera. Por último, siempre consideramos que es positivo que las estadísticas de accidentalidad se ajusten realmente a la realidad del sector. Hay una petición que tenemos, que no creemos que sea atendida convenientemente: sobre todo, en el caso de furgonetas, se debería discriminar cuando hay un accidente, si esa furgoneta o esa persona que está realizando esta actividad pertenece al sector de transporte público de mercancías por carretera; si es un transportista, o, por el contrario, simplemente está transportando mercancías propias.

Con esto acabo, muchas gracias, y quedo a su disposición.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pereira, por su intervención.

Damos paso a la intervención de los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Vasco, la señora Gorospe tiene la palabra.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias, presidente.

Intervengo en nombre del Grupo Vasco para agradecerle toda la información que nos ha aportado y las propuestas que ha realizado. Desde luego, las analizaremos para ver qué indicaciones podemos hacer y contribuir en ese sentido.

No podré quedarme a escuchar su segunda intervención, pero la seguiré más adelante. Gracias.

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

A continuación, por el Grupo VOX tiene la palabra el señor Gestoso.

ove: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 43

El señor **GESTOSO DE MIGUEL**: Buenos días.

En primer lugar, quiero agradecer todo lo que su sector hace por España cada día, porque ustedes no son solo parte de la España que madruga, sino prácticamente de la España que no duerme, dado que el transporte ocupa las veinticuatro horas del día. Por eso, lo primero que queremos hacer en nombre del Grupo Parlamentario VOX no solo es darle la bienvenida, sino también las gracias por todo lo que han hecho durante este tiempo de pandemia, porque gracias a ustedes quienes hemos estado confinados en nuestros hogares hemos podido recibir elementos de primera necesidad, alimentos para abastecer nuestra despensa y otros útiles para nuestro bienestar, aunque escaso, durante la nefasta gestión del virus chino que ha realizado el Gobierno. Por tanto, queremos darle las gracias, y no solo en nombre de este grupo parlamentario, porque creo que en este caso hablo en nombre de la mayoría de los españoles.

Sin duda, son muy razonables todos los asuntos que usted nos ha expuesto, sobre los que, en su mayoría, estamos bastante de acuerdo, de modo que, lógicamente, haremos todo lo posible para que quede plasmado. Quería hacerle algunas preguntas. Respecto a las furgonetas de transporte, aunque muchas serán de alquiler o de profesionales que no son del sector sino que ejercen ese trabajo de forma esporádica, ustedes piden un estudio creo que a la Dirección General de Tráfico, dicen que les gustaría tener un estudio acerca de la siniestralidad de este tipo de vehículos. Cuando algún sector pide un estudio de este tipo es porque se tiene la percepción de que algo anómalo está sucediendo al respecto. ¿Tienen ustedes algún indicio, encuesta o estudio al respecto, aparte de lo que están pidiendo a la Dirección General de Tráfico? ¿Cómo está afectando a los conductores —no me refiero solo al día a día, porque a todos nos afectan de una forma tremenda las restricciones de libertad, etcétera—, tienen algún estudio sobre cómo está afectando esta pandemia al sector? Por último, ¿sería factible que las propias empresas —sé que algunas ya lo hacen, pero de forma generalizada— pudieran hacer test de drogas y alcohol? Lógicamente, ese consumo va en detrimento del funcionamiento de las empresas.

Concluyo reiterando nuestro agradecimiento por todo lo que han hecho durante la gestión de esta crisis.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Gamazo.

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

Buenos días, señor Pereira. Gracias por su comparecencia y por su exposición. Se nos plantean muchas dudas respecto a su colectivo, aunque no todas relacionadas con la seguridad vial. Su análisis de la situación ha sido muy formativa y explicativa. Entiendo que habría mucho que debatir sobre la política del Gobierno en transportes de mercancías, que a nosotros nos parece muy deficiente: sobre la agilidad y la mejora en los corredores, sobre la mejora de los accesos a los puertos y centros logísticos, también en los intercambiadores modales con el ferrocarril, o sobre problemas múltiples más allá de nuestras fronteras que requieren un Gobierno fuerte y seguro que defienda al colectivo. No vamos a profundizar, porque no es el momento, sobre la situación que vivieron en Navidad los transportistas en Reino Unido o las insuficientes ayudas del Gobierno de nuestro país al sector por la crisis del COVID. En todo caso, hemos tomado nota de todas las demandas expuestas en su exposición y le adelanto que vamos a trasladar iniciativas tanto en esta Comisión como en otras, por ejemplo en la de Transportes, aunque ya hemos presentado algunas. Ha hablado usted de la situación referida a la siniestralidad vial de las furgonetas, y este grupo parlamentario presentó una proposición no de ley precisamente preocupándonos por la siniestralidad vial de las furgonetas en la última milla y en el transporte interurbano, porque creemos que hay que actuar al respecto.

Ha hecho referencia usted a la provisión legal sobre reducir las cargas y descargas por parte de los conductores profesionales, lo que nos parece adecuado. Efectivamente, el conductor profesional tiene una misión y un trabajo, que es conducir y llevar ese transporte —y le habla hijo y familiar de conductor profesional y, por tanto, conocemos el tema—. Nos ha hablado también de los palés, cuestión sobre la que le quiero formular una duda, aunque podría suponer una obviedad para la inmensa mayoría de los presentes. ¿Quién es la titular de esos palés, la empresa receptora o la empresa que lleva a cabo el transporte?

En referencia a esos cursos de formación del CAP que desde 2007 permitían la recuperación de puntos, nos ha sorprendido que todavía no se hayan hecho efectivos. Nos gustaría saber si le constan los motivos, máxime cuando en estos momentos tenemos un proyecto de ley sobre reforma de la Ley de

cve: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 44

Tráfico que pretende premiar a la gente que realice cursos de conducción segura, sobre todo a los motoristas. Le invitamos a que nos hagan llegar todas las enmiendas que se pudieran proponer, porque hemos visto diferentes temas que se podrían incorporar en este proyecto de ley, a fin de poderlas estudiar y presentar en el caso de que coincidiéramos en la defensa del interés general, ya que seguramente sería así respecto a la mayoría de ellas.

Me gustaría que también profundizara acerca de las áreas de descanso segura que ha señalado, y, en ese apartado de infraestructuras que ha comentado, igual que hemos preguntado al representante de Confibus, quisiéramos que nos manifestara qué opina su sector y usted como representante del mismo sobre los nuevos peajes que parece que el Gobierno pretende imponernos a todos los usuarios de la red viaria. ¿Son partidarios de lo mismo o creen que ya ponen bastante los transportistas para continuar abonando más dinero? Asimismo, el tema de los alcoholes es sumamente interesante. ¿Están valorando proponerlo como enmienda a ese proyecto de ley que le he comentado?

Por último, dos temas. ¿Cómo ve la compatibilidad de los vehículos de transporte de mercancías con los nuevos tipos de movilidad que ha comentado, como son las bicicletas, que están haciendo competencia en la ciudad? Y en cuanto al parque de vehículos y su renovación, ¿qué medidas considera que debería llevar a cabo el Gobierno para mejorar la actual flota?

Muchísimas gracias.

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

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Arribas.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Gracias, presidente.

Bienvenido, señor Pereira, a la Comisión de Seguridad Vial. Queremos agradecerle su exposición y, sobre todo, su claridad. Es difícil hacerle preguntas después de esta magnífica exposición y, sobre todo, por las propuestas referentes a la estrategia de seguridad vial.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista queremos manifestar un agradecimiento especial a todos los hombres y mujeres del sector del transporte, que han hecho un esfuerzo colosal durante este año. Ya lo venían realizando con anterioridad, pero este año ha sido tremendamente importante. Yo vengo de Ávila, una provincia en la que la mayoría de sus municipios recibe la mercancía a través de transporte por carretera y hace un año, cuando estábamos en los momentos más difíciles, en los momentos de mayor incertidumbre no solo por el virus sino también por el temor a caer en una falta de abastecimiento, no nos faltó de nada, y eso fue gracias al esfuerzo que todos ustedes hicieron. Siempre estaremos en deuda, al igual que con otros colectivos, por el esfuerzo colosal que entonces se hizo. Y la verdad es que resulta una paradoja escuchar al señor Gestoso decir que ellos son la España que madruga. Ellos no defienden a la España que madruga. La semana pasada, sin ir más lejos, presentaron una proposición no de ley para que una vez finalizados los ERTE no se siga permitiendo la extensión del contrato durante otros seis meses y entonces se pueda despedir a los transportistas.

Creemos que toda formación será poca si se trata de evitar una muerte. Cualquier formación que adquiera un profesional o un ciudadano para evitar un accidente será buena, y siempre tendremos que trabajar en evitar fallecidos en carretera.

Habla usted de la mejora de infraestructuras. Desde el año 2012 tenemos un gran déficit en materia de conservación y mantenimiento de carreteras. Este año los presupuestos generales del Estado han incrementado la partida de una manera muy importante, porque tener una red de carreteras en estado óptimo favorece que no haya accidentes de tráfico; un buen firme evita accidentes, una buena señalización evita accidentes. Por eso es importante el compromiso que están adquiriendo el Gobierno y el ministerio acerca del mantenimiento y el sostenimiento de la red de carreteras del Estado.

No puedo hacerle muchas preguntas porque ha realizado usted una magnífica exposición, pero me gustaría conocer cuál es su opinión respecto al título de formación profesional de técnico de conducción de vehículos de transporte por carretera, y, respecto a los controles a los trabajadores del sector del transporte, si cree usted que deberían estar más enfocados a la prevención de riesgos laborales y hacerlos en el ámbito de la empresa, o si considera que debería ser de competencia estatal.

Gracias.

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

Para contestar y concluir la comparecencia, tiene la palabra el señor Pereira por tiempo de diez, quince minutos.

ove: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 45

El señor **PEREIRA GARCÍA** (representante de la Confederación Española de Transporte de Mercancías): Gracias por sus preguntas. La verdad es que han tocado tantísimos temas que me va a resultar muy difícil ceñirme al tiempo que se me ha concedido, aunque lo voy a intentar.

En primer lugar contesto al señor Gestoso, del Grupo VOX, y en parte contesto también —me permiten que lo haga así— al señor Arribas, del Grupo Parlamentario Socialista, cuando agradecen públicamente a este sector de actividad el esfuerzo que hemos hecho durante todos estos largos meses o más de un año ya de pandemia, sobre todo en los momentos más crudos. Por supuesto, se agradecen de verdad, encarecidamente, estas muestras de agradecimiento que nos expresan, pero quiero convertirlo en una llamada de atención, es decir, como sector tenemos la sensación de que, cuando hemos demostrado que hemos estado al pie del cañón, que hemos dado la talla, que hemos estado apoyando a nuestra sociedad y a todos los ciudadanos en un momento tan durísimo que ninguno podíamos imaginar, se ha valorado el carácter esencial e importantísimo de este sector, pero, lamentablemente —y me remito a los últimos acontecimientos—, cuando parece que ya no se nos necesita tanto, parece que perdemos la importancia. Por supuesto, reitero mi agradecimiento por sus muestras de gratitud, que se acogen, vienen muy bien y, desde luego, nos animan a seguir trabajando por todos, pero, por favor —es una llamada de atención—, no se olviden de nosotros cuando ya parezca que no somos tan necesarios, porque lo somos, porque el 90 % de las mercancías que se transportan en España van por carretera, lo hacen los transportistas, y sin transporte por carretera nuestra sociedad no podría funcionar. Somos un sector esencial, pero muchas veces somos también —y perdonenme el tono— los grandes olvidados de los distintos Gobiernos.

El señor Gestoso hablaba de furgonetas, y hay estudios de la DGT al respecto. Incluso ahora mismo en la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, donde se ha creado un grupo sobre seguridad vial laboral, se van a realizar campañas de concienciación y sensibilización para el transporte en furgoneta. Insisto en que nos parece que tenemos que profundizar sobre ello porque es verdad que hay accidentabilidad en furgonetas y quizás no tenemos esa formación específica que sí recibimos los transportistas de vehículos pesados en materia de seguridad vial mediante el CAP ni hay limitación de la actividad mediante el tacógrafo o el limitador de velocidad, etcétera. Por eso llamamos la atención sobre este aspecto.

¿Cómo afecta a los conductores el COVID? Me remito a lo que acabo de decir. Es verdad que se han pasado momentos muy malos. Por ejemplo, después de largas jornadas de conducción para poder hacer frente a las necesidades de la sociedad, no había un hotel o un hostel donde poder cenar y descansar adecuadamente los conductores profesionales porque estaban cerrados, y el sector, las organizaciones empresariales han tenido que pelear mucho para que se escuchase nuestra voz, una voz de alarma en cierta medida, como ocurre ahora respecto a la vacunación, porque estamos exigiendo desde todas las organizaciones empresariales que el colectivo de los conductores profesionales sea prioritario a efectos de la misma: tengan en cuenta que nuestros conductores están desplazándose de un lado a otro permanentemente.

Por último, ha considerado el tema de los test de alcohol y drogas. ¿Qué nos ocurre al respecto? Tenemos una gran inseguridad jurídica, y eso es lo peor que puedes dar a una empresa. ¿Por qué? Porque no sabemos hasta qué punto podemos realizar estos test de alcohol y drogas como empresas, no sabemos hasta qué punto tenemos fundamentación jurídica que nos habilite para hacer esa tarea, además, con lo complicado que es, de todo el tratamiento de las muestras y la cadena de custodia. Si me permiten la anécdota —de verdad que lo dedico veinte segundos—, recuerdo que un empresario hace muchos años tenía sospechas muy fundadas de que uno de sus conductores consumía alcohol y en ocasiones llegaba a la empresa en condiciones no aptas para el desarrollo de la actividad y no sabía qué hacer con él porque se encontraba inseguro puesto que si no le daba trabajo le podría demandar por no darle una ocupación efectiva, y son cosas que hay que solucionar de alguna forma, de modo que este señor me llegó a decir que le daban ganas de dejarle coger el camión aunque veía que no estaba en condiciones adecuadas y llamar enseguida a la Guardia Civil para decirles que lo parasen, que un tío borracho lo iba conduciendo. Es decir, eso es lo que demandamos, seguridad jurídica. No sé cuál es la forma más idónea para atajar el asunto. En mi opinión, la instalación de los alcohollocks es fundamental, pero, sinceramente, creo que nos tienen que dotar de seguridad jurídica para poder llevar a cabo estos controles aleatorios de consumo de alcohol y drogas. En definitiva, creemos que sería muy beneficioso para la seguridad vial.

El señor Gamazo, portavoz del Grupo Popular, a quien también agradezco mucho sus preguntas, ha tocado múltiples cuestiones, y voy a intentar ser muy conciso. Me hace una pregunta sobre palés, y, si le

cve: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 46

soy sincero, lo desconozco. Entiendo que la mayoría de ellos no son propiedad de la empresa transportista e incluso a veces se alquilan, con el peligro que ello conlleva. Tenemos un estudio del grupo de biotecnología de alimentos de la Universidad de Murcia de hace pocos meses que analiza los palés por los problemas existentes desde el punto de vista de las enfermedades que se contagian, el peligroso estado de conservación, etcétera. Desconozco las razones, a pesar de que en el real decreto por el que se traspuso la directiva de formación CAP en 2007 se recoge expresamente, y además es un compromiso por acuerdo del Consejo de Ministros con el Comité Nacional de Transporte por Carretera tras un paro patronal en el sector del transporte, uno de cuyos puntos precisamente era este, que, con motivo de la formación sobre reciclaje de los conductores, se pudieran recuperar puntos en el carné.

Desconozco las razones por las que no se ha llevado a la práctica. Desde luego, haremos todas las enmiendas —agradezco la invitación— que consideremos oportunas al proyecto de ley que están tramitando.

En materia de áreas de descanso seguras, infraestructuras y peajes, desde luego, una de las quejas habituales de nuestro sector precisamente es que en muchas ocasiones nos obligan a pagar más peajes de los que consideramos necesarios —incluso es ecuaníme que hagamos frente a ello—, considerando que nosotros somos los que más congestionamos o los que más deterioramos las carreteras, cuando en absoluto es así, y, por supuesto, estamos en contra de que tengamos que asumir nuevos peajes. En cuanto a las áreas de descanso seguras, la principal patronal del transporte por carretera a nivel mundial, la IRU, de la que CETM forma parte, ha firmado un documento, una carta, con los sindicatos europeos, y UGT y Comisiones Obreras forman parte de la federación europea, en relación con la mejora de las condiciones de los trabajadores en los lugares de carga y descarga, etcétera. Y en cuanto al tema referido a la mejora de las condiciones de las áreas de servicios, incluso tipifican grados o niveles de acondicionamiento de las mismas y nosotros tenemos mucho que mejorar en este sentido.

Respecto a la renovación del parque de vehículos, es verdad que lamentablemente nuestro sector —ya lo he reiterado— padece una gran debilidad frente a sus clientes, que son los cargadores. Los niveles o márgenes empresariales en el sector, como ya dijo el anterior compareciente, están bajo mínimos, es decir, no tenemos márgenes, muchas veces resulta incomprensible cómo podemos sobrevivir. En nuestra opinión, la renovación de parques debería venir acompañada de medidas de incentivos por parte de las autoridades para que realmente se haga efectiva esta modernización del sector, al margen de las cuestiones que antes se han tratado acerca de la Comisión de la competencia, etcétera.

El señor Arribas, del PSOE, a quien, por supuesto, también agradezco sus preguntas, comenzaba haciendo una reflexión sobre la formación y la seguridad vial. Sin duda, nosotros somos los principales interesados, en primer lugar, evidentemente, por la salud y la seguridad de nuestros trabajadores, y, en segundo lugar pero es importante, por los intereses económicos que hay en juego, o sea, el vehículo, la carga, etcétera. Somos los primeros interesados en que no haya accidentes en el sector. Eso sí, entendemos que la formación en seguridad vial que incorpora el CAP es más que suficiente; si no recuerdo mal, son veintiuna horas de formación en seguridad vial en los cursos de reciclaje, y creemos que es suficiente. En todo caso, como ya he dicho, esta Comisión puede evaluar si realmente lo es o no; desde nuestro punto de vista lo es. El llamamiento que hacía antes era en referencia a que no parece que tenga mucho sentido que, si la formación en seguridad vial incorporada en el CAP es suficiente, en ocasiones se obligue a las empresas a reiterar esa formación en seguridad vial por el tema de la seguridad vial laboral. Creemos que eso no conduce a nada y que casi es contraproducente.

En cuanto al título de formación profesional de técnico de conductor profesional, no es por hacer propaganda pero la Confederación Española de Transporte de Mercancías es la única organización empresarial de transporte con medios propios para la formación. Hemos apostado por ella como seña de identidad de CETM desde nuestros orígenes. Contamos con vehículos simuladores y acogemos de muy buen grado —es la primera idea que les lanzaba— todo lo suponga mayor cualificación y capacitación profesional de los conductores, y me refería al sector de viajeros y también al transporte de mercancías peligrosas. Entendemos que todo lo que conlleve mayor profesionalización del sector tendrá incidencia directa en la mejora de la seguridad social.

Por último, se refería el señor Arribas a los controles y si considerarlos en materia de prevención de riesgos laborales. Por supuesto, en la negociación colectiva sectorial de ámbito estatal del transporte de mercancías hemos intentado abordar esta cuestión con las centrales sindicales, pero no hemos sido capaces de llegar a acuerdos. Es un tema muy sensible, y no descubro nada a nadie; es un tema que levanta ampollas, por otra parte incomprensiblemente porque lo cierto es que, con los intereses que hay en

cve: DSCD-14-CO-359

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 359

7 de abril de 2021

Pág. 47

juego, la vida y la salud de los profesionales y de terceras personas, no tendríamos que andarnos con remilgos en esta cuestión. Sin embargo, como digo, hemos intentado negociarlo a nivel estatal para todo el sector a fin de dar una solución, una respuesta unánime y homogénea en toda España, pero no nos ha sido posible. No ha sido posible ni siquiera pactar un protocolo de actuación para cuando se detecten casos, como les comentaba, de consumo de alcohol o drogas por parte de los conductores. Por eso, con los cambios que sean necesarios y salvando las distancias, igual que se hace un reconocimiento médico específico anualmente a los pilotos de aerolíneas y a los conductores ferroviarios, pedimos que se dé el mismo tratamiento a los conductores de transporte por carretera, en general, porque es totalmente insuficiente la homologación que supone la renovación del permiso de conducción. De hecho, hay enfermedades que no se detectan con facilidad, como la apnea del sueño, de modo que un conductor puede haber descansado adecuadamente pero a los pocos minutos dormirse al volante, y eso es un peligro para todos, un peligro para la seguridad vial. Por eso decimos que bien sea a través del Ministerio de Interior, de medidas sobre prevención de riesgos laborales, estableciendo la obligatoriedad del reconocimiento médico, y no con carácter voluntario, pero esta cuestión ha de atajarse. Nosotros estamos abiertos a cualquier fórmula, pero, no sé por qué, es paradójico. ¿Por qué los pilotos de aerolíneas o de ferrocarril tienen que pasar estos controles, así como otros aleatorios de alcohol y drogas, y los conductores de transporte no? Lamentablemente, si miramos las estadísticas, hay muchas más muertes en carretera que por tren o en avión y, por tanto, no tiene sentido.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pereira, por su comparencia y sus intervenciones. Señorías, damos por concluida esta sesión de la Comisión. Muchas gracias.

Eran las dos y cinco minutos de la tarde.

cve: DSCD-14CO-369



CORTES GENERALES
DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
COMISIONES

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 376

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JUAN JOSÉ MATARÍ SÁEZ

Sesión núm. 12

celebrada el lunes 26 de abril de 2021

Página

ORDEN DEL DÍA:

Retiradas del orden del día:

Preguntas:

- Motivo por el que no se ha llevado a cabo ninguna actuación para corregir las deficiencias existentes en las cuentas anuales de la Jefatura Central de Tráfico.
Autor: Alcaraz Martos, Francisco José (GVOX).
BOCG, serie D, número 236, de 9 de marzo de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000823)..... 2
- Tasa de vehículos de movilidad personal de una o más ruedas dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos, existente en España a 31/12/2020 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034783).
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP).
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP).
BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000897)..... 2
- Coste para la Jefatura Central de Tráfico del transporte de los funcionarios examinadores a los centros de examen en el año 2020 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034813).
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP).
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP).
BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000898)..... 3

cve: DSCD-14-CO-376

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 2

- Importe que abonó la Jefatura Central de Tráfico por el servicio del transporte de los funcionarios examinadores a los centros de examen en el año 2019 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034816).
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP).
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)
BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000899) 3

- Previsiones acerca de aportar alguna solución a la situación de colapso en los exámenes de conducir en la provincia de Valladolid y de reforzar la plantilla de examinadores de pruebas prácticas de conducir (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034825).
Autor: Carazo Hermoso, Eduardo (GP).
Alonso Pérez, José Ángel (GP).
Gamazo Micó, Óscar (GP).
BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000900) 3

- Evolución del número de examinadores de las pruebas de conducir en la provincia de Valladolid en el periodo 2018-2020 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034827).
Autor: Carazo Hermoso, Eduardo (GP).
Alonso Pérez, José Ángel (GP).
Gamazo Micó, Óscar (GP).
BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000901) 3

- Comparecencias con ocasión del programa de trabajo sobre la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030. Por acuerdo de la Comisión sobre Seguridad Vial:

- Del señor presidente de la Comisión de Trabajo de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la Federación Española de Municipios y Provincias FEMP (Gil Invernón). (Número de expediente 212/001207) 4

- Del señor Vargas Cabrera (fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial). (Número de expediente 212/001208) 11

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

RETIRADAS DEL ORDEN DEL DÍA:

— PREGUNTAS:

- MOTIVO POR EL QUE NO SE HA LLEVADO A CABO NINGUNA ACTUACIÓN PARA CORREGIR LAS DEFICIENCIAS EXISTENTES EN LAS CUENTAS ANUALES DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO.
AUTOR: ALCARAZ MARTOS, FRANCISCO JOSÉ (GVOX).
BOCG, SERIE D, NÚMERO 236, DE 9 DE MARZO DE 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000823).

- TASA DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL DE UNA O MÁS RUEDAS DOTADOS DE UNA ÚNICA PLAZA Y PROPULSADOS EXCLUSIVAMENTE POR MOTORES ELÉCTRICOS, EXISTENTE EN ESPAÑA A 31/12/2020 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034783).
AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP).
MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP).
BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000897).

ove.DSCD-14CO-376

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 3

- **COSTE PARA LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO DEL TRANSPORTE DE LOS FUNCIONARIOS EXAMINADORES A LOS CENTROS DE EXAMEN EN EL AÑO 2020 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034813).**
AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP).
MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP).
BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000898).
- **IMPORTE QUE ABONÓ LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO POR EL SERVICIO DEL TRANSPORTE DE LOS FUNCIONARIOS EXAMINADORES A LOS CENTROS DE EXAMEN EN EL AÑO 2019 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034816).**
AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP).
MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP).
BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000899).
- **PREVISIONES ACERCA DE APORTAR ALGUNA SOLUCIÓN A LA SITUACIÓN DE COLAPSO EN LOS EXÁMENES DE CONDUCIR EN LA PROVINCIA DE VALLADOLID Y DE REFORZAR LA PLANTILLA DE EXAMINADORES DE PRUEBAS PRÁCTICAS DE CONDUCIR (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034825).**
AUTOR: CARAZO HERMOSO, EDUARDO (GP).
ALONSO PÉREZ, JOSÉ ÁNGEL (GP).
GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP).
BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000900).
- **EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE EXAMINADORES DE LAS PRUEBAS DE CONDUCIR EN LA PROVINCIA DE VALLADOLID EN EL PERIODO 2018-2020 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034827).**
AUTOR: CARAZO HERMOSO, EDUARDO (GP).
ALONSO PÉREZ, JOSÉ ÁNGEL (GP).
GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP).
BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000901).

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías. Vamos a iniciar la sesión de la Comisión prevista para esta tarde.

El primer punto del orden del día, contestación a las preguntas que reglamentariamente se habían incorporado al orden del día, no se puede sustanciar en el día de hoy por la excusa que ha presentado el Gobierno; en concreto, hay un escrito dirigido a la presidenta del Congreso del Ministerio de Presidencia y Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática que dice: En relación con la próxima sesión de la Comisión de Seguridad Vial del 26 de abril, en la que está prevista la contestación de preguntas orales, se comunica la imposibilidad de la autoridad competente para responder a las mismas de comparecer ante la Comisión en la fecha mencionada por motivos de agenda, quedando a disposición de lo que decida la Comisión para su celebración en la fecha que considere oportuna. Así que volveremos, lógicamente, a incluir las preguntas en la siguiente Comisión con el ruego al Gobierno de que comparezca en ese momento. **(El señor Gamazo Micó pide la palabra).**

Señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Señor presidente, buenas tardes.

Permitame que, antes de que comparezca el señor Gil, manifieste nuestro lamento por la ausencia del Gobierno en esta Comisión para contestar a las preguntas que formulamos por escrito y que el Gobierno no contestó en plazo y que, por tanto, hoy debería contestar oralmente.

Esta ausencia es intolerable, desde nuestro punto de vista, y lo entendemos como un desprecio no solo a nuestro grupo parlamentario, sino a todos los grupos parlamentarios y a la labor que realizamos desde este Parlamento, desde el Congreso de los Diputados.

cve: DSCD-14-CO-376

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 4

Esta conducta no es propia de regímenes democráticos, por lo que le pedimos que traslade queja a la presidenta del Congreso, a la Mesa del Congreso, por el incumplimiento del artículo 190 por parte del Gobierno. Es indignante —y acabo— que el Gobierno no disponga de tiempo para venir a contestar, pero sí para mitinear insultando al Partido Popular. **(Aplausos)**.

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

Le trasladaré a la señora presidenta del Congreso su queja, señor Gamazo. En las preguntas de hoy, además de las suyas, no sé si había alguna pregunta de otro grupo parlamentario. Creo que había también una de VOX.

Muchas gracias, señor Gamazo.

COMPARENCIAS CON OCASIÓN DEL PROGRAMA DE TRABAJO SOBRE LA ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD VIAL 2021-2030. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL:

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE TRABAJO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS, FEMP (GIL INVERNÓN). (Número de expediente 212/001207).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar, sin más dilación, al segundo punto del orden del día: Comparencias con ocasión del programa de trabajo que se está desarrollando sobre la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030, que elabora el Gobierno.

En primer lugar, vamos a recibir al presidente de la Comisión de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la Federación Española de Municipios y Provincias, don Alfonso Gil, a quien agradecemos sinceramente su comparecencia y que pueda compartir esta tarde con nosotros.

Cuando usted quiera, señor Gil, tiene usted la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS, FEMP (Gil Invernón)**: Muchas gracias, presidente.

Señorías, quiero empezar agradeciéndoles que tengan a bien, en esta Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030 planteada por el Gobierno de España, a través de la Dirección General de Tráfico, oír lo que los municipios, las entidades locales españolas, tienen que decir al respecto, de las necesidades y, sobre todo, del balance de situación que tenemos que hacer, de cómo está ahora mismo la movilidad en el conjunto de los pueblos de España.

Hay una realidad que se está cumpliendo en nuestras ciudades ahora mismo —lo suele contar de manera jocosa el director general de Tráfico— y es que hace ciento cincuenta años los ciudadanos se movían en las ciudades con coches de caballos a 10 kilómetros por hora; han pasado ciento cincuenta años, tenemos coches de cientos de caballos de potencia que valen miles de euros y vamos a 10 kilómetros por hora, lo cual nos muestra una situación y esa situación tenemos que cambiarla inexorablemente. Les digo esto para contextualizar lo que les quiero decir. En los años ochenta y noventa los municipios españoles hacíamos los planes de movilidad urbana sostenible teniendo en cuenta un factor fundamental que llegaba a nuestras ciudades, que era el coche. El coche llegaba de manera masiva y nos ocupaba el espacio público compartido, de tal manera que teníamos que hacer un uso racional de ese espacio y repartirlo de tal manera que el coche tuviera ese espacio que inexorablemente necesitaban las ciudades y que, desde luego, teníamos que contextualizar.

Luego llegaron los años dos mil y los municipios hemos cambiado las prioridades. El sujeto activo de los planes de movilidad ya es el ciudadano, el ciudadano que puede ir a pie, que puede ir en bicicleta, que puede ir incluso en patinete, transporte público o, por supuesto, en su vehículo. Y ahí ya se recurre a un cambio de paradigma porque las ciudades ya no podrán ser como fueron concebidas. Hay que tener en cuenta que los estudios internacionales solventes nos dicen que para el año 2050 entre el 70 y el 80 % de los ciudadanos del mundo viviremos en ciudades y, por lo tanto, es muy importante que vayamos cambiando ese paradigma de reparto del espacio teniendo en cuenta que la movilidad, primero, o es de todos o no será porque ya se ha concebido como un elemento sustancial de la vida de los ciudadanos. En la era pos-COVID lo hemos comprobado de una manera muy clara, pero es que, además, créanme si les digo que ahora mismo el pacto que tenemos que alcanzar el conjunto de ciudadanos y ciudadanas con nuestras administraciones, y a la inversa, es más necesario que nunca si lo que queremos es una

ove.DSCD-14-CO-376

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 5

movilidad no solo sostenible, sino, por supuesto —y aquí viene el concepto novedoso que tenemos que acuñar—, saludable.

Hay un elemento imbatible a la hora de analizar cómo nos movemos en las ciudades, el zapato. Aquel ciudadano que anda más es un ciudadano que vive más. Esto no lo dice el presidente de la Comisión de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial, lo dice la medicina. Un ciudadano que pedalea vive más y un ciudadano que coge el transporte público es un ciudadano que hace una apuesta colectiva para la ciudad y para el conjunto de lo que le rodea.

Por último, están dos elementos que a mí me gustaría sustanciar aquí. Está el vehículo privado. Yo no voy a venir aquí a demonizar el coche, creo que no debemos hacerlo, tenemos que ser conscientes de que el segundo contribuyente al PIB en España es el sector de la automoción y tenemos que tener mucho cuidado cuando hablamos de este sector. Y algo que sí les quiero transmitir es un elemento de preocupación, que es qué ha pasado en la era pos-COVID con las cargas y descargas. Hay algo que, efectivamente, ya nos está preocupando a muchos municipios en España y es que el comercio electrónico ha aumentado de manera exponencial. Además, las ciudades estamos haciendo que nuestro comercio de proximidad, para competir, también se digitalice, lo cual, inexorablemente, nos va a llevar a que el problema a medio plazo no lo tengamos en el traslado de las personas, que también si no tenemos un sistema robusto de transporte público, sino en el reparto de estas mercancías. La distribución urbana de mercancías puede acabar suponiendo un colapso en muchas ciudades y tenemos que ser conscientes de que cómo nos movíamos ya no nos podemos mover. ¿Por qué les sitúo en este contexto? Porque es muy importante que, cuando hablemos de todos estos actores que coactúan en el espacio público compartido en una ciudad, tengamos en cuenta que sus colisiones son accidentes y que muchos de esos accidentes acaban siendo graves. Por eso, en esta estrategia que la Dirección General de Tráfico, el Gobierno de España, impulsa, los ayuntamientos hemos trasladado sucesivamente —no ahora, sino a lo largo de los últimos años— la necesidad de un calmado necesario de tráfico en el conjunto de las ciudades de España.

¿Por qué? Les voy a dar dos datos muy importantes. Mientras que en las vías interurbanas han bajado los accidentes un 6%, en las vías urbanas han aumentado un 6%. Si yo les digo que en los últimos años el 64% de los accidentes con víctimas han sido en vías urbanas mientras que el 34% lo han sido en interurbanas, quiere decir —además, con el nivel de progresión que hemos tenido en los últimos años— que en los municipios tenemos un problema. ¿Cómo se palia ese problema? Ustedes lo saben mejor que yo. El día 11 de mayo este país transforma su movilidad en las ciudades haciendo que las vías de plataforma única —dicho de otra manera, las que tienen la calzada a ras de la acera— pasen a ser de 20 kilómetros por hora, las vías de un solo carril por sentido pasen a ser de 30 kilómetros por hora y otras, excepcionalmente, pasen a ser de 50 kilómetros por hora.

Soy consciente —somos conscientes en la Federación Española de Municipios y Provincias— de que no todas las ciudades pueden tener las mismas recetas porque no todas tienen el mismo volumen ni las mismas formas de moverse. Si yo comparo Madrid con Barcelona, con Bilbao, con Sevilla, con Valencia, con Burgos o con Zamora, son ciudades que tienen patrones distintos de comportamiento. Lo he hablado muchas veces. Madrid es un eje de intersección de las comunicaciones del país, por lo que no podemos pedir a Madrid que todas sus vías sean a 30, pero es verdad que cuando en las grandes ciudades hacemos apuestas de calmado de tráfico, generamos tres efectos directos. Primero, baja la siniestralidad, y eso queda perfectamente demostrado; segundo, hay menos humos —por tanto, menos gases de efecto invernadero— y, tercero, menos ruidos. ¿Y saben qué pasa? Que cuando hay menos siniestralidad, menos humos y menos ruido, los ciudadanos viven más y mejor. Por tanto, seamos conscientes de que por lo menos tenemos que ver en el horizonte que el cambio de paradigma de la movilidad nos va a llevar a un cambio estructural de nuestras ciudades.

Como decía Tonucci, tenemos que hacer las ciudades con la altura de un niño, con la visión de un niño. ¿Por qué? Europa y España envejecen. Todos llegaremos a tener problemas motores y cognitivos y necesitaremos más tiempo de reacción. Cuando comparo a los mayores con los niños es porque para un niño un contenedor de basura puede ser un elemento insalvable que le lleve a tener un accidente por falta de visión, o bien de él al coche o bien del coche hacia él, y los mayores, inexorablemente, perdemos capacidades y necesitamos ese espacio de reacción. Para nosotros es muy importante y por eso hemos trasladado en las diferentes etapas, haya gobernado quien haya gobernado, que necesitamos calmar el tráfico y que la apuesta colectiva que desde el Legislativo se puede hacer es hacer ciudades más humanas, en las que no sobra nadie porque todos somos necesarios, pero —créanme— para que todos seamos necesarios y no sobremos, necesitamos tener una ciudad calmada. Por eso es muy importante

cve: DSCD-14-CO-376

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 6

hacer apuestas robustas por transportes públicos, por eso es muy importante que hagamos apuestas seguras. Ya no nos vale un transporte público cualquiera, sino que necesitamos que ese transporte público tenga unas bases sólidas y unas reglas de juego diferentes.

La velocidad media de tránsito ahora mismo de una ciudad en España es de 11 a 16 kilómetros por hora. Si yo les digo esto, alguno de ustedes me dirá: Dios mío, ¿qué es esto? Pues esa es la realidad. Por eso, calmar el tráfico en el conjunto de las ciudades no es un reto absolutamente inalcanzable. A partir del 11 de mayo lo vamos a ver porque ustedes así lo han aprobado, y creo que es una buena apuesta de país la que han hecho. Las ciudades tenemos claro que si calmamos el tráfico, que si hacemos unas ciudades —permítanme la palabra— más vivibles, seremos también más competitivas, porque el calmado del tráfico no lleva inexorablemente a perder capacidad económica de los sectores productivos de las ciudades. No es verdad. La ciudad 30, las calles 30. Se está demostrando que cuando una vía pasa de 50 a 30 florece más el comercio de proximidad. Créanme —no quiero extenderme mucho más—, los datos de siniestralidad lo avalan, los datos científicos lo avalan y los ciudadanos lo avalan. No es fácil. Cuando uno peatonaliza una calle en una ciudad de España, el inicio del cambio para la gente suele ser reactivo; al final del tránsito de la peatonalización, la gente no quiere ir hacia atrás. En este cambio de paradigma de la movilidad hay una revolución silenciosa, de la gente que quiere ciudades más amables.

Si entre todos empujamos en esa dirección —créanme—, estarán ustedes, que son el Legislativo, contribuyendo a que este país crezca más y sea más competitivo. Por eso, les decía que nosotros desde la FEMP hemos mandado siempre al Legislativo nuestras recomendaciones. De hecho, les diré que algunas han sido de petición de bajada de velocidad más allá del 30 y del 20. Somos conscientes de que esto tiene que ser un pacto colectivo de todos para que todos nos sintamos reconocidos en este tipo de medidas, pero es urgente bajar la siniestralidad y que lo hagamos de manera inmediata. Por cierto, España se comporta igual que Europa. Hay gente que dice: No, en España... No, no. Tenemos los datos prácticamente iguales: 64, 36. En las urbes hay más siniestralidad, más causa de muerte que en las carreteras interurbanas. Por tanto, tengan ustedes en cuenta que todo aquello que redunde en esa bajada será beneficioso, porque luego tenemos que proteger al ciclista, que ha venido para quedarse. En la mayoría de las ciudades, en la etapa pos-COVID ha subido exponencialmente el uso de la bicicleta. Tenemos que hacer que un ciudadano activo cuando salga de casa —voy a hablar de Madrid, ya que estamos en Madrid—, en vez de coger esa parada de metro que tiene según sale, la coja a 2 kilómetros. Ahí estará haciendo una apuesta por su salud y, por tanto, por la salud colectiva. Créanme, son pequeñas cosas que ayudan a que tengamos un país mejor y, como estoy convencido de que ustedes están comprometidos con esto, no tengo mucho más que decir.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gil, por sus palabras, por su concreción y por su brevedad, que agradecerán los miembros de la Comisión.

Vamos a pasar al turno de fijación de posición de los portavoces de los grupos parlamentarios, por si quieren hacer alguna pregunta o plantear alguna cuestión al compareciente. En primer lugar, tiene la palabra el señor García Adanero.

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

Quiero agradecer la presencia y la explicación que nos ha dado el responsable de Transporte de la Federación Española de Municipios y Provincias. Aprovechando que está aquí, a ver si tiene alguna novedad. Lógicamente, comparto con usted la importancia del transporte público, que, como es sabido, ha sufrido mucho durante este año. Estaba por ahí la ayuda que iba a dar el Gobierno de España. Le pregunto, como responsable de la federación, si hay alguna novedad si le es posible contestar; si no le es posible, lo entiendo también porque no era el tema de la comparecencia, pero es por si usted pudiera saber o tener más información que nosotros.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García Adanero.
Por el Grupo Parlamentario Republicano, señora Granollers, adelante.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

En primer lugar, quiero agradecerle, señor Gil, sus aportaciones. Estoy totalmente de acuerdo con que el mejor medio de transporte tendría que ser el zapato. Estoy totalmente de acuerdo también en que es

cve: DSCD-14-CO-376

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 7

muy importante la conectividad, no solamente la conectividad por tierra, sino también la conectividad por aire, y me refiero con esto a la conectividad a Internet. Si tenemos una buena conectividad a Internet en todos los territorios, no hará falta que en 2050 vivamos todos en grandes ciudades, sino que apostemos por reequilibrar el territorio. Y está claro que para reequilibrar el territorio también tenemos que tener un buen transporte público. En la zona donde yo vivo, como he expresado ya en otras ocasiones, tenemos la línea R12 de tren. Tardamos cuatro horas para realizar un trayecto que en coche hacemos en una hora y media. No hay nadie que quiera coger este tren para desplazarse a Barcelona. Si no somos capaces de arreglar primero el transporte público y estamos perdiendo tantas horas, ¿cómo le explicamos a la gente los beneficios del transporte público? Tener un buen transporte público nos iría muy bien incluso para el reto demográfico. ¿Cómo vamos a poblar las poblaciones deshabitadas o vaciadas sin un buen transporte público y sin una buena conectividad? ¿Qué supone usted que tendríamos que hacer, después de tantas reivindicaciones para la línea R12, para que de una vez se escuchen y se arregle esta línea?

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Granollers.
Por el Grupo Parlamentario VOX, señor Gestoso.

El señor **GESTOSO DE MIGUEL**: Buenas tardes.

Quería mencionar una serie de cuestiones que me han surgido a raíz de su intervención. Aquí todo el mundo da por hechas ciertas cosas como si fueran axiomas, pero a la hora de la verdad no se cumplen realmente. Me refiero, por ejemplo, a que todo el mundo da por supuesto que el problema de la contaminación se debe a los vehículos y que hay que comprarse coches eléctricos. Esto, desde el punto de vista de la igualdad entre todos los españoles, es una cosa que me chirría, porque, si solo los coches eléctricos pueden acceder al centro de las ciudades, estamos convirtiendo el transporte privado en algo elitista, porque muy pocas personas pueden tener ahora mismo los medios suficientes para poder comprarse un coche eléctrico por mucha subvención de 2000 euros que le den. Y, como le iba diciendo, muchas veces estamos dando por sentadas ciertas cosas; por ejemplo, en la agenda globalista se dice que el centro de las ciudades está contaminado por los vehículos y, sin embargo, en Madrid este año, como consecuencia de las nevadas, uno de los días que más contaminación hubo fue precisamente cuando estaban todos los coches de Madrid en el garaje. Con esto quiero decir que el problema en ciudades como Madrid no es solamente el de los coches; también habrá otros, como pueden ser, en este caso, las calefacciones. Digo esto también porque este año nos llevamos la sorpresa de que el Gobierno de Estados Unidos hizo públicas las emisiones mundiales de CO₂ y, por ejemplo, el 1 de mayo de 2020 se alcanzó el máximo histórico de CO₂ en la atmósfera con la economía china cerrada y casi todos los coches del mundo en el garaje.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gestoso, vaya haciendo las preguntas, porque se va a quedar sin tiempo.

El señor **GESTOSO DE MIGUEL**: Primero, ¿qué opina de esto?

En segundo lugar, respecto a obligar a la gente a usar el transporte público, nosotros pensamos que eso va en contra de la libertad. Las ciudades son amables cuando la gente puede elegir el transporte que quiera. Además, demonizar a los vehículos y al sector de la automoción tampoco es bueno, porque es un sector estratégico dentro de la economía.

En cuanto a bajar la velocidad todavía más, a 20 o 30 kilómetros por hora, eso va a ser desde cualquier punto de vista un desastre y no se puede hacer a la ligera. En ciudades como Madrid o Barcelona, en las grandes ciudades, bajar los límites de la velocidad puede provocar un caos absoluto y eso va a hacer que la gente tarde dos horas más en llegar al trabajo.

Respecto al transporte público, también hay gente que no puede coger el transporte público para llegar al trabajo porque vive en zonas inaccesibles.

Me gustaría que me dijera qué opinión le merecen estos comentarios.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gestoso.
Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Gamazo.

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

Señor Gil, bienvenido a esta Comisión sobre Seguridad Vial. Ha sido un placer escucharle.

Como bien sabe, porque usted lo sufre como concejal de Movilidad de un ayuntamiento, los ayuntamientos durante esta pandemia han estado bastante abandonados por parte del Gobierno. El Gobierno que afirmaba

cre: DSCD-14-CO-376

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 8

que no iba a dejar a nadie atrás ha dejado a los ayuntamientos atrás con ese Fondo de Compensación y de Recuperación y con ese fondo de transporte que no llega. El 22 de mayo del año pasado ustedes en la FEMP, entre sus pilares locales para la reactivación económica, reclamaban la aportación de un fondo de transporte de al menos 1000 millones de euros, ampliables, para poder hacer frente a todos los efectos de la pandemia en 2021. Fue el 22 de mayo de 2020, hace casi un año. En los presupuestos generales de este año se presentó una enmienda donde se incorporó ese fondo con una partida mínima de 275 millones de euros, ampliable a 1000 millones de euros. El 22 de marzo, hace poco más de un mes, diez alcaldes de diferentes colores políticos, entre los que se encontraban Compromís, Esquerra, Junts, Coalición Canaria, Partido Regionalista de Cantabria y Partido Popular —del Partido Socialista, curiosamente, no había nadie; no sé los motivos—, pedían que ese fondo se pusiese en activo ya.

Aprovechando que está usted aquí y como presidente de la Comisión de Transportes, ¿tiene noticias de cuándo se va a poner en marcha ese fondo de transportes? ¿Nos puede avanzar alguna primicia? La gente está desesperada y, sobre todo, las empresas municipales de transporte. El señor Barbadillo, el presidente de Confebus, compareció el 7 de abril en esta Comisión y nos comentó que las empresas lo están pasando francamente mal y que podían peligrar las líneas urbanas. Señor Gil, como presidente de la Comisión de Transportes, ¿le consta cuál es la situación económica en todo el territorio nacional de las empresas municipales de transporte? ¿Están algunas a punto de desaparecer o lo están pasando francamente mal, causando grave perjuicio a los viajeros, a los vecinos y a los trabajadores?

En otro orden de cosas, ha hecho referencia a la modificación de la velocidad en la ley aprobada por el Consejo de Ministros, no por el Congreso de los Diputados. Nosotros no hemos aprobado nada. Nos enteramos por la prensa, como antaño se enteraba el señor González de algunos menesteres. Con motivo de ese cambio que entrará en vigor el 11 de mayo, todos los ayuntamientos se van a ver obligados a cambiar la señalética. Este grupo parlamentario presentó una proposición no de ley que fue aprobada en esta Comisión —con los votos en contra del Grupo Parlamentario Socialista, pero salió adelante, que es lo importante— en la que pedíamos al Gobierno que realizara un esfuerzo y financiara el 100% del cambio de señalización a todos los ayuntamientos. ¿Por qué? Porque el director general de Tráfico en el cambio producido en el año anterior, cuando pasó la velocidad de 100 kilómetros por hora a 90 kilómetros por hora en algunas carreteras, señaló que no tuvo coste para la DGT, porque lo pagó todo el Ministerio de Fomento. Creemos que en este año de pandemia los ayuntamientos, que han estado al lado de los vecinos en estos momentos de crisis económica, social y sanitaria, deberían tener ese apoyo económico. Como presidente de la Comisión de Transportes, ¿le consta si se ha puesto en contacto el Gobierno con ustedes? ¿Le consta si van a poner en marcha esta petición del Congreso que favorece a todos los ayuntamientos de todos los colores políticos?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir concluyendo, señor Gamazo, por favor.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Voy finalizando.

Ha hecho referencia a que los datos de siniestralidad avalan esta tendencia en la ciudad. Ha hablado de Madrid y yo voy hablar de Bilbao. En los últimos tres años en Bilbao solamente ha habido un fallecido por siniestralidad vial, que, lamentablemente, fue un ciclista. ¿Esos datos de siniestralidad justifican ese cambio de velocidad a 30 kilómetros por hora en todas las vías de Bilbao? Es un cambio, por cierto, que no ha contado con el consenso de todos los grupos políticos ni del ayuntamiento ni de la sociedad. Hay numerosas quejas que nos llegan de hosteleros, comerciantes, taxistas y conductores de autobuses por este cambio, y también de los padres que ven cómo sus hijos llegan tarde al colegio. Eso es lo que aparece en los medios de comunicación. Usted ha dicho que...

El señor **PRESIDENTE**: ¿Tiene alguna cuestión más concreta?

El señor **GAMAZO MICÓ**: Finalizo.

Quisiera que nos avanzara si aboga por ese cambio de movilidad dentro de las ciudades, si debe ser el ordeno y mando o cree que debe ser consensuado con la sociedad civil y todos los grupos parlamentarios.

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

Para concluir este trámite, tiene la palabra por el Grupo Socialista, la señora García López. Cuando usted quiera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 9

La señora **GARCÍA LÓPEZ**: Muchas gracias, presidente.

Yo quería plantear una cuestión previa con motivo de los hechos ocurridos. El Grupo Parlamentario Socialista condena las amenazas de muerte que están recibiendo miembros del Gobierno de España, el ministro Grande-Marlaska y la ministra Reyes Maroto; así como la directora general de la Guardia Civil y Pablo Iglesias. En un Estado democrático es inadmisibles que ocurran estas atrocidades. Cualquier persona que se considere demócrata ni entiende ni comprende ni permite estas amenazas. Por eso, todo demócrata debe defender desde las instituciones nuestro sistema político democrático que tanto nos ha costado conseguir. Así esperamos que lo hagan todos los grupos políticos que componen esta Cámara. **(Aplausos)**.

Ahora ya entro en la comparecencia. Buenas tardes, señorías. Muchísimas gracias por su intervención, señor Gil. Ha sido muy interesante escuchar cuáles son los objetivos que comparten los ayuntamientos en la nueva Estrategia de seguridad vial para el decenio 2021-2030, sus inquietudes y las necesidades que nos ha hecho llegar a lo largo de su intervención. Le doy la enhorabuena por el Premio de Seguridad Vial Urbana que ha recibido Bilbao a la ciudad más segura, otorgado por la Comisión Europea, por el proyecto Bilbao 30. Sabemos las dificultades que tuvieron cuando adoptaron la medida, pero, como usted ha puesto de manifiesto, se ha rubricado un pacto de convivencia, se ha reducido la siniestralidad, se ha aumentado exponencialmente el número de personas usuarias de la bicicleta y el calmad del tráfico ha devuelto las bicicletas y los vehículos de movilidad personal a la calzada, dejando las aceras como espacios seguros peatonales. El artículo 12.3, sobre promoción de movilidad sin emisiones, de la nueva Ley de Cambio Climático y Transición Energética, dice que los municipios de más de cincuenta mil habitantes y los territorios insulares adoptarán planes de movilidad urbana sostenible no más tarde de 2023; que introducirá, entre otras cosas, el establecimiento de zonas de bajas emisiones, medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta o en otros medios de transporte activo o medidas para la mejora y uso de la red de transporte público, incluyendo medidas de integración multimodal o corredores verdes intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas periurbanas. Además, sería aplicable en los municipios de más de veinte mil habitantes cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en el Real Decreto de 2011 relativo a la mejora de la calidad del aire.

Si tenemos en cuenta esta nueva legislación, me gustaría terminar mi intervención planteándole un par de cuestiones. La primera, dejando claro el modelo de ciudad que usted nos ha explicado y teniendo en cuenta la diversidad de ciudades y poblaciones que tiene nuestro país, ¿cómo ve usted la aplicación de medidas de calmad de tráfico? ¿De qué manera se puede armonizar en todo el territorio? La segunda. Debido a la pandemia, se han producido en muy poco tiempo, como se ha explicado, una mayor digitalización de nuestras empresas, una mayor venta *online*, y eso ha conllevado un aumento exponencial del transporte de mercancías dentro de las ciudades, como usted ha comentado. ¿Cómo cree que esta circunstancia puede influir en la seguridad vial y, especialmente, en la siniestralidad?

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

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

Señor Gil, para contestar y concluir la comparecencia tiene usted la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE TRABAJO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS, FEMP** (Gil Invernón): Gracias, presidente.

Yo no soy representante del ministerio, y lo digo por algunos elementos que han citado. Yo represento a la Federación Española de Municipios y Provincias, a la comisión. Como veo que hay una preocupación por los fondos del transporte, yo les puedo decir lo que sé, y es que a los ayuntamientos ya se nos ha puesto un plazo para manifestar ante el ministerio cuál es el déficit, según unos cálculos que nos mandaron, y así lo hemos hecho los ayuntamientos con el Gobierno de España. Con lo cual, entendemos que ya estamos cumpliendo el compromiso o se tiene que cumplir el compromiso que está establecido por el Gobierno con los ayuntamientos españoles. Hasta ahí; no les puedo contar más, porque no tengo más información. Pero tampoco quiero evadirme de una pregunta que yo creo que preocupa al conjunto de ayuntamientos españoles, gobierno quien los gobierna. Efectivamente, una de las cosas que nos ha traído la pandemia es la bajada de los viajeros del transporte público, y hay unos mensajes equívocos. No ha habido Gobierno que no se haya equivocado, porque todos huimos hacia delante; teníamos que salir adelante. No sabíamos el grado de verosimilitud del contagio que se podía producir en un transporte público. Y hubo mensajes equívocos de todos, y créanme que los he seguido. Por eso no se le puede

cve: DSCD-14-00-376

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 10

reprochar a nadie que en un momento dado lanzara un mensaje que creía que podía paliar el contagio. La apuesta por el transporte público es una apuesta segura, y ya hay estudios que así lo demuestran. Con esto he contestado al señor García Adanero.

Señora Granollers, *bona tarda*. Quisiera contestar a esto del tren, pero en la FEMP no tratamos este tema directamente. Comparto con usted que el transporte público es un eje fundamental para el desarrollo de una ciudad, y si tenemos déficit, y se han detectado déficits estructurales en nuestro país a lo largo de la historia reciente, tenemos que cubrirlos. Hay que ser conscientes de que los dineros son los que son y de que habrá que priorizar, pero desde luego yo creo que la apuesta por el transporte público es una apuesta segura, y lo digo donde me quieren oír. En los ayuntamientos tenemos muy claro que la manera de cohesionar a nuestros ciudadanos es hacerlo con transporte colectivo, porque contamina menos y porque son apuestas de futuro que lo que hacen es hacer crecer las ciudades.

Señor Gestoso, de VOX, he dicho antes en mi intervención que yo no he venido aquí a demonizar el vehículo, el coche, para entendernos; no lo voy a hacer. Yo creo que es una industria lo suficientemente importante en este país como para que le tengamos un respeto. ¿Que tenemos que cambiar? Sin duda, porque el coche ocupa mucho espacio y porque el espacio lo tienen que ocupar los ciudadanos y porque envejecemos, que es un hecho y un dato objetivo. Por lo tanto, tenemos que generar espacios en el espacio público compartido que la gente pueda disfrutar. ¿Eso quiere decir que le digamos al ciudadano que no venga en coche? No, pero sí puede venir en un coche distinto, que no tenga ruido y que no tenga emisiones, mejor, porque haremos que la gente viva más y mejor. No voy a ir contra el coche, ahí no me van a ver ustedes. Yo creo que los ayuntamientos españoles no estamos en contra de los coches, de lo que sí estamos en contra es del crecimiento exponencial de los coches en los últimos años, porque han colmatado nuestras ciudades; este es un dato objetivo y lo podemos medir en metros cuadrados de ocupación. Las ciudades las quieren usar los ciudadanos en las aceras. No renuncia nadie a tener la botella de leche debajo de casa y, por lo tanto, ahí tenemos un nuevo reto, y es cómo llega esa botella de leche por un medio que no sea contaminante; que pueda llegar, porque la queremos ahí. Podría hablar desde movilidad vertical a cosas que hacen que los ciudadanos salgan de casa, porque antes no salían. Si les ponemos un ascensor, no en su edificio, sino en el espacio, en la calle, habría mucha gente que saldría a la calle; si a una persona mayor que se puede encontrar con trescientos veintidós peldaños para salir de su casa le ponemos un ascensor, saldrá, pero si no se lo ponemos la confinaremos. Una movilidad sostenible, señores, ahorra dinero en gasto sanitario. Si resolvemos bien la movilidad sostenible y la hacemos saludable, ahorraremos dinero en gasto sanitario. Estamos hablando de que el cambio de paradigma va mucho más allá, y por eso yo les digo que el transporte público colectivo es una apuesta segura. ¿Que hay ciudadanos que tienen que ir en coche? No se lo vamos a impedir; lo que sí les vamos a decir es que si entran al centro de la ciudad lo hagan con un medio que no contamine. Si yo les digo que se ha demostrado que el impacto acústico del tráfico genera cardiopatías y que, además, tiene un efecto directo sobre enfermedades como el Alzheimer, es para tomárnoslo en serio. Eso es lo que desde los ayuntamientos queremos trasladarles, porque esto es así, no es interpretable; aquí no hay interpretación política, hay ciencia, y esto es incontrovertible.

En cuanto a que bajar la velocidad es un desastre, les niego la mayor, y uno esto a lo que ha dicho usted. Mire, en Bilbao, en el pasado mandato —sabe que a nivel municipal no se habla de legislación, sino de mandato—, seis grupos políticos en la Cámara, seis, de izquierdas, de derechas, nacionalistas, no nacionalistas, los seis firmamos el Plan de movilidad. Por cierto, el otro día Bilbao se presentaba a dos premios en Europa; ganó el Safety, el de la ciudad más segura, y quedó de las tres finalistas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Usted habla de unos datos de siniestralidad, que yo se los voy a actualizar —me comprometo a pasárselos, porque no son los que le han pasado—, y no tienen tanta controversia.

Al principio, lógicamente, porque eso nos pasa a todos y es humano, cuando a uno le cambian los parámetros de su vida reacciona. Yo le puedo decir que hubo sectores que dijeron: ¡Esto es un desastre! Ha pasado el tiempo y tenemos datos objetivos. Yo no me voy a hacer trampas al solitario. No tenemos datos concluyentes todavía porque no es una serie de datos muy amplia, pero si yo le digo que en Bilbao ha bajado de 2 a 4 decibelios el ruido de la ciudad, este es un dato objetivo importante. Si yo le digo que han bajado los gases efecto invernadero, o las PM 2,5, PM 10, las partículas que entran en nuestro sistema respiratorio y se quedan insertadas en nuestros pulmones, es un dato objetivo; y si le digo que han bajado todos los siniestros con heridos, y el único accidente que ha subido, la única tipología de siniestro que ha subido es la de chapa, pues creo que el paseo o el tránsito mereció la pena, porque quien se ha llevado la peor parte es el coche.

ove: DSCD-14CO-376

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 11

Ha hablado de Confebus. Hablo mucho con Atuc y estamos en permanente diálogo, porque su preocupación es la nuestra. Si hablaba antes de un sistema robusto de transporte público, créame, los ayuntamientos los hay de gestión directa, indirecta, concesiones, contratos de servicios, cada uno tiene su sistemática, ni mejor ni peor. Ahora, en cuanto a que es una preocupación colectiva y que tenemos un déficit estructural que hay que paliar, no le voy a decir que no, como usted entenderá. Por eso, le doy la información que le he dado con anterioridad a la persona que me ha preguntado, y es que lo que sabemos los ayuntamientos es que el 19 de abril teníamos un plazo para presentar el déficit.

En cuanto a lo que me hablaba la señora García López, me gustaría que se quedasen con una cosa. Los ayuntamientos españoles estamos gobernados por diferentes partidos políticos y tenemos los mismos problemas, prácticamente los mismos problemas, y yo les alerto sobre algo que me preocupa —usted lo ha citado—, no sobre los deberes de las zonas de bajas emisiones que vienen, que los alcaldes y alcaldesas de España ya están al lío, como se suele decir, están a trabajar en cómo las establecen para mejorar la calidad de vida; y por lo que se refiere a la descarbonización de la economía, que es una oportunidad de generar empleo, no voy a entrar ahí. Sí me quedo con algo que me gustaría que ustedes apunten, y es el aumento exponencial de la distribución urbana de mercancías. Si eso no lo atajamos pronto y bien, tendremos un problema.

Miren, si yo les digo que, de media en España, a una farmacia llega un distribuidor siete veces al día, les estoy diciendo que es una barbaridad desde todo punto de vista, incluso económico, porque el que distribuye la mercancía está tirando recursos. Les pongo un ejemplo, pero les podría poner muchos y de muchos sectores. Tenemos que intentar que esto, más allá de ser un problema, sea una oportunidad para hacer más competitivo el país. Si somos capaces entre todos de hacer los esfuerzos —como decía el señor portavoz del Partido Popular—, tenemos que obligarnos todos a aceptar desde el Legislativo, aunque sea por decreto, para acabar llegando a solucionar problemas que hoy son incipientes y que mañana pueden ser irresolubles y convertirse en problemas graves.

Por eso, quiero decirles que los ayuntamientos tocamos al ciudadano, lo percibimos; percibimos cuál es su sensación, su percepción y su preocupación. Y, en el caso de la movilidad, cuando todos estábamos en nuestras casas, los autobuses seguían funcionando, los metros seguían funcionando, los pocos coches que salían seguían funcionando. Quiero transmitirles que la movilidad se ha convertido en uno de los elementos esenciales demostrables para la vida de los ciudadanos.

En eso estamos los ayuntamientos, en intentar que entre el Legislativo y nosotros, desde la proximidad con el ciudadano, acerremos en las soluciones del futuro.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gil, por su comparecencia y esperamos, en alguna otra ocasión, verle en esta Comisión.

Vamos a suspender por diez minutos la Comisión para esperar la llegada del siguiente compareciente. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR VARGAS CABRERA (FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL). (Número de expediente 212/001208).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenas tardes de nuevo.

Vamos a continuar con la sesión, y lo hacemos recibiendo al segundo compareciente de esta tarde, a don Bartolomé Vargas, fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial. Nos complace tenerle —iba a decir por fin, porque teníamos muchas ganas de que estuviera con nosotros— en esta Comisión, en la que además ha comparecido en diversas o yo diría incluso que en muchas ocasiones. Espero que esta primera comparecencia de esta legislatura se siga de otras muchas a lo largo de la misma. Además, nos consta que usted es un gran colaborador de esta Comisión, y nosotros queremos seguir contando con esa colaboración y usted puede contar con la nuestra. Así que, sin más, le damos la palabra al señor Vargas para que haga su exposición inicial.

Muchas gracias.

El señor **VARGAS CABRERA** (fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial): Lo primero que quiero hacer es mostrar mi satisfacción por estar aquí, en el Congreso, el órgano que representa la soberanía popular, del que emanan las leyes. Los fiscales lo que hacemos es promover la aplicación de la ley y estamos sometidos, conforme al artículo 134, al principio de legalidad y al de imparcialidad, así que es un

cve: DSCD-14-CO-376

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 12

honor siempre para un fiscal estar en sede parlamentaria, en este caso además en la Comisión de Seguridad Vial, materia en la que llevo ya casi catorce años, que pueden ser muchos o pocos porque hay tanto que hacer que se me han hecho muy cortos realmente, y me iré cuando me jubile. Decía que en estos catorce años ya he comparecido ante esta Comisión, como bien decía el señor presidente, para aportar reflexiones, sugerencias y planteamientos. Es una Comisión, como todas, en la que ustedes escuchan diversas voces de comparecientes y agentes, porque la seguridad vial es compleja, como les expondré a continuación. Ustedes saben ya mejor que yo que no solo se trata de las normas viales, sino que el fiscal, en este caso el fiscal de Sala Coordinador, no solo aplica las normas en el proceso penal, es bastante más, pues como fiscal especialista tengo la obligación de ocuparme de las estrategias de educación, prevención y sanción, conforme al planteamiento de Naciones Unidas y de la Unión Europea. Tengo el honor de dirigir una red de casi ochenta fiscales delegados con gran capilaridad en todo el territorio nacional, que llegan incluso a la fiscalidad de área, es decir, a grandes ciudades que no son capitales de provincia, fiscales autonómicos, en definitiva, un red extendida por todo el territorio. Mis compañeros son también un referente jurídico y científico en seguridad vial, que es un fenómeno complejo, como seguidamente expondremos.

En mi tarea como jurista, el derecho y la ciencia van unidos, siguiendo las orientaciones no solo de penalistas como Roxin y el antiguo Von Liszt, sino las orientaciones modernas de sociólogos en el sentido de que la norma se complementa y se aplica mejor con el arsenal de conocimientos científicos que la ciencia multidisciplinar del tráfico viario ya ha generado en los últimos años.

¿Por dónde empiezo en esta Comisión? Empiezo por decirles que todos los años elaboro una memoria. Dentro de la memoria del fiscal general del Estado hay un apartado que se llama fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, que está abierto al público, y ustedes podrán encontrar la memoria que elaboré el año pasado en la página web fiscal.es, y ahora estoy elaborando la memoria de este año, de la que les adelantaré solamente unas líneas, porque tengo que remitirla previamente a la fiscal general del Estado. En esta comparecencia, para la que tenemos treinta minutos, yo he hecho reflexiones sobre la filosofía del tráfico en el sentido de que sería bueno parar los tiempos, perder las prisas en el tráfico y encontrar un tiempo distinto, un tiempo diferente y meterse como en un túnel del tiempo. Esto es una anécdota, pero me voy a ceñir desde luego a lo que me marque el presidente.

Quería empezar por lo más importante de la seguridad vial, que son las víctimas de accidentes de tráfico. En la memoria del año pasado decía que el tráfico es una sociedad interdependiente, pues nuestra vida depende de los demás y, salvando las distancias, decía, lo mismo sucede con la pandemia, en que todos dependemos unos de otros. Dependemos en cuanto a que, observando las normas sanitarias y viales, evitamos la inseguridad vial, la inseguridad sanitaria y las tragedias. Siempre cumpliendo las normas, siempre la solidaridad que yace debajo de las normas.

Asimismo, tengo que decirles que en esta misma línea —empiezo por esta reflexión— estos discursos tienen que partir casi siempre de la individualidad del sufrimiento, que no puede quedar encajado en las frías estadísticas, pues cada vida humana tiene un valor incalculable. Los que trabajamos en seguridad vial —y seguro que todos ustedes también y actúan con esa mentalidad— consideramos que son precisas las estadísticas para diseñar las políticas de seguridad vial, pero no se puede perder de vista esta óptica tan importante. En las memorias elaboradas de los últimos años venimos diciendo que sufren limitaciones de por vida, lesiones medulares y cerebrales, destrozados, dolor, secuelas en su familia y en su círculo de amigos, conocidos y afectados, como una onda expansiva de sufrimiento que se extiende, todo ello evitable cumpliendo las normas viales y con un sentido de solidaridad, como en todo.

Apuntaba también en la memoria del año pasado —que tienen, insisto, en fiscal.es— que los organismos internacionales como Naciones Unidas califican a la siniestralidad vial como una verdadera —fijense, qué curioso— pandemia. Es decir, antes de que fuéramos esta pandemia del virus, era calificada como tal por Naciones Unidas desde hace veintitantos años. El año pasado esta pandemia de siniestralidad vial generó 1,35 millones de fallecidos y el COVID 1,8 millones; a lo mejor este año va a haber más fallecidos por siniestralidad vial que por COVID. Estos son los datos detrás de los cuales, no nos podemos olvidar, como decía, hay sufrimiento individual, y en esa óptica trabajamos desde luego los fiscales.

Les diré que, además, como se desprende de las memorias de estos últimos años, las víctimas de accidentes por lo general, fijense, no reciben, pese a los esfuerzos, la atención jurídica y moral debidas en todos los ámbitos —y ustedes lo habrán oído aquí seguramente—, y se quejan de esto con razón: de no recibir la atención jurídica y moral debidas en dependencias policiales, juzgados, oficinas de asistencia

owe.DSCD-14.CO-076

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 13

a las víctimas. Además, sufren, como todas las víctimas, la victimización judicial secundaria propia del proceso, porque si uno tiene un accidente de tráfico y ha perdido un hijo, por poner un ejemplo extremo, tiene que sufrir, entre comillas, un proceso, un procedimiento con la espera, con el recuerdo de nuevo de los hechos, de lo que seguidamente hablaremos. Por eso estas víctimas se quejan —y ustedes las han oído aquí— con razón. Desde la experiencia del fiscal, parece una suerte de discriminación pues fíjense que es el número más elevado de víctimas por infracciones penales del país, pero pasan desapercibidas, son invisibles. ¿Por qué son invisibles estas víctimas? Ustedes las han visto aquí y las visibilizan, pero en la realidad viaria que el fiscal vive, y vive en la red que me honro en dirigir, son las víctimas invisibles. ¿Por qué? Porque no hay suficiente conciencia vial seguramente o porque no se ve tanto el delito aquí como en otras figuras de delito, porque no acaba de verse seguramente un suficiente reproche moral a estos comportamientos, una suficiente conciencia y, por tanto, las cubre el manto de la invisibilidad. Fíjense que eso se produce a pesar de que ya las penas son muy elevadas, es decir, ya por un accidente con más de cinco fallecidos puede haber nueve años de prisión. Aun así, la situación de las víctimas de accidentes sigue siendo la misma: no reciben atención en ninguna de las instancias institucionales que les deben atender. Hago autocrítica como fiscal también, porque el fiscal no viene aquí sino a contar la realidad de las cosas y no a resaltar sus aciertos, por el contrario, uno aprende de aquellas cosas que están todavía por resolver, y esta es una principalísima. Por eso, muy recientemente he elaborado un dictamen dirigido a los fiscales delegados y un oficio dirigido a las policías de tráfico. ¿Para qué? Primero, para que, como digo textualmente en el dictamen —el dictamen lo tienen en Internet, Dictamen 1/2021, del fiscal de Sala de Seguridad Vial, y que gracias a Dios tiene una buena difusión, porque uno lo que busca es el bien y la concienciación con estos documentos jurídicos—, y me salgo un poco del guion estrictamente jurídico, no solo se evite su victimización, sino para sacarlas del anonimato burocrático, darles voz, compartir su dolor y los recuerdos de los seres queridos que ya no están, si es que desean hacerlo. No pueden ser meros nombres o firmas en las comparecencias o actuaciones procedimentales pues, insisto en la idea, las tragedias derivadas de los accidentes no son números, sino personas individuales. Tienen derecho a que su relato y pretensiones sean, personal y efectivamente, oídos y respondidos, deben tener ese derecho a ser oídos por las instituciones. Muchas veces, fíjense, al ser oídos por la institución experimentan un alivio, no sé si lo han notado. Yo lo noto en la praxis diaria procesal cuando en mi oficina recibo a todas las víctimas que me lo piden, las que puedo. Su relato personal es lo que más me ha movilizado y motivado en seguridad vial. Son las que de verdad tienen legitimidad, las que de verdad pueden convocar a la sociedad, las que de verdad pueden salir de su anonimato y llamarnos a los demás a nuevos planteamientos, nuevas iniciativas y un mayor esfuerzo en las respuestas que demos. Pues bien, en este dictamen que he mandado a los fiscales digo que tienen todos que comunicar a las víctimas del territorio que pueden ser oídas por el fiscal, todas tienen ese derecho a ser oídas por el fiscal. Ya les diré que es un paso muy grande este de ser oídas en el procedimiento. Hablamos del procedimiento, pero en este caso deben ser oídas por el fiscal. En este dictamen de 2021, que, insisto, se encuentra en Internet, y en un oficio que he mandado consecutivamente a todas las policías de tráfico del país, indico que hay que empezar por respetar sus derechos. Además de este profundo derecho moral de ser oído, que yo creo que es lo más importante, que el proceso sea un consuelo, no un sufrimiento. Para las víctimas el proceso es un sufrimiento añadido. Tratemos de que sea un consuelo. Había una ministra francesa, Rachida Dati, que hace muchos años hizo una guía poética, diría yo, en la que decía que la víctima tiene que contar su relato del padre o del hijo perdido, que lo debe contar, tiene derecho a que se recuerde al que no está allí presente en el proceso. Y como decía, en este documento, desde su comparecencia ante las policías, ya planteo o indico a las diferentes policías de tráfico del país que les informen de sus derechos, y además de sus derechos de información y participación en el proceso, que participen también en el proceso, que tengan plena participación. Por ejemplo, no es infrecuente que haya un accidente de tráfico de gravedad, de entidad, y la víctima y su abogado no sepan cuál es el juzgado que tramita el procedimiento, y haya un tiempo, hasta que lo conozcan o sean convocados, en el que no tengan contacto con el juzgado que tramita su procedimiento. Tienen derecho a que se les informe de inmediato para poder participar de inmediato también en el procedimiento, que se les informe de los recursos asistenciales con que se cuenta, que sepan cuáles son, que se conecte con las oficinas de atención a las víctimas. Ya aquí en Madrid, por ejemplo, la fiscal delegada ha planteado iniciativas en este sentido, que tengan selectivamente —porque las oficinas no dan de sí para todo— una presencia y un contacto en esos momentos de sufrimiento, de dolor, o en el momento oportuno, que tengan esa atención asistencial, psicológica o moral, como les digo, que es lo primero.

cve: DSCD-14-CO-376

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 14

En segundo lugar, el dictamen y el oficio al que he hecho referencia, que está recién emitido, tiene un segundo objetivo. Hay derechos morales y hay derechos resarcitorios que van a veces muy unidos con una indemnización. El padre que ha perdido un hijo y sufre una depresión y ha perdido el trabajo puede tener una terapia que le recupere, y por tanto recupere su trabajo. Cuando el nivel económico es bajo, los económicamente vulnerables —pensemos ahora en un país en crisis— tienen mucho más difícil su situación personal, porque para ellos es mucho más relevante la indemnización económica, que tiene estas connotaciones de paliar sufrimientos o paliar pérdidas de trabajo. Además están en una situación de alguna manera de desigualdad en la negociación con las compañías de seguros fuera del proceso penal.

He de decirles que el dictamen va también orientado a aplicar la Ley Orgánica 2/2019, que se aprobó por este Parlamento y que está interpretada por una reciente sentencia del Tribunal Supremo de 22 de julio de 2020. ¿Qué ocurrió? Como saben bien ustedes en 2015 se despenalizaron los juicios de faltas, en los cuales las víctimas tenían un informe forense y tenían un atestado. Con todo ello podían negociar con las compañías de seguros y había también una respuesta penal. ¿Qué ocurrió con esa despenalización y con el cambio de conceptos de imprudencia leve por menos grave? Que se produjo una gran despenalización, no hay apenas proceso penal, hay poco proceso penal. Los juzgados archivan los procedimientos salvo que se trate de fallecimientos, lesiones muy graves o delitos de conducción en Estado de embriaguez, que ya son delitos con resultados lesivos. Un gran número de imprudencias graves con graves resultados para las víctimas se archivan en los juzgados, y las policías no levantan atestado porque se archivan. Hay una pescadilla, entre comillas, que se muerde la cola. La reforma operada por la Ley Orgánica 2/2019 ha venido con esta intención de que haya más tutela penal en el tráfico, una tutela penal proporcionada, y al mismo tiempo que haya más proceso penal, en el cual las víctimas estén más protegidas. La sentencia del Tribunal Supremo 421/2020 dice en definitiva: cuando hay indicio de infracción grave hay que tramitar un procedimiento penal, hay que oír a la víctima, hay que iniciar una investigación, hay que investigar.

Además, las praxis han sido muy distintas en todos los territorios. Por eso he mandado un oficio a todas las policías del país con los criterios por los que hay que levantar atestado, para tratar de evitar que una maniobra idéntica sea generadora de atestados en un territorio y en otro no, que en un territorio haya un procedimiento penal en que las víctimas pueden obtener una reparación moral y económica y en otro no. Es decir, para ofrecer también seguridad jurídica a todos, a las víctimas y a la negociación que entablan con las compañías aseguradoras y con los abogados. De manera que el comienzo es, con las víctimas de accidentes de tráfico, tratar de proteger sus derechos morales y resarcitorios. Son el escalón débil de los que vienen aquí, y aquí casi todo está por hacer. Yo, que llevo ya dieciséis años, diré que casi todo está por hacer en la realidad diaria para las víctimas de accidentes de tráfico.

En este mismo capítulo de las víctimas de accidentes de tráfico quiero decirles que trabajo con una doble iniciativa de proyectos o propuestas. Trabajo en un protocolo con la Dirección General de Seguros, compañías aseguradoras, Consejo General de la Abogacía, víctimas de accidentes de tráfico, Consorcio de Compensación de Seguros. Como les digo, trabajo y les anuncio un proyecto en que la Fiscalía está trabajando y que les presentaré cuando lo tengamos ultimado —se lo contaré, porque desde ahora me comprometo a venir más asiduamente a esta Comisión—, un protocolo para que, aparte de esta indicación que he dado a las policías de activar los procedimientos y los atestados, estas instrucciones se complementen con un acuerdo de todos para eliminar las malas praxis y consolidar las buenas praxis. Los seguros mueven unos 5000 millones de euros en el país, y la idea es que sea un circuito económico transparente, y que el dinero vaya donde tiene que ir, que los conceptos sean los que legalmente están previstos y vayan a los profesionales a los que tienen que ir, y que sobre todo vayan a las víctimas en las cantidades que legalmente les corresponden. Con ello complementaríamos desde la perspectiva de la Fiscalía —insisto en que está casi todo o una gran parte por hacer— el principio de centralidad de las víctimas, su desarrollo y la tutela que merecen.

Hay un segundo proyecto que también les anuncio aquí y que engarza con el documento de 19 de junio de 2019, *Marco para la política europea en materia de seguridad vial*. Dice la Unión Europea: una atención eficaz tras un accidente, incluido un transporte rápido al centro adecuado, por parte del personal cualificado, reduce las consecuencias de las lesiones sufridas. Distintas investigaciones indican que disminuir de veinticinco a quince minutos el tiempo entre el accidente y la llegada de los servicios médicos de urgencia podría reducir las muertes en una tercera parte. Fijense en el dato que da la Unión Europea. Si reducimos de veinticinco a quince minutos —son solo diez minutos, porque se habla de las medias europeas— la llegada de los servicios médicos de urgencia reducimos un tercio las muertes. Fijense la

owe.DSCD-14CO-076

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 15

relevancia que tiene esta atención inmediata en los accidentes. Saben ustedes que a un accidente van las ambulancias, las policías, los bomberos, cuando hay que hacer un rescate, y las grúas. Hay una serie de servicios que acuden en ese momento, a ese momento vital, la *golden hour*, la hora de oro, el minuto de oro, y en ese momento inicial tan decisivo salvamos vidas. La Fiscalía trabaja en un proyecto —lo anuncio en este momento y ya les daré cuenta del mismo— de coordinación con la Dirección General de Tráfico, con las policías, con los servicios sanitarios, bomberos, médicos, para que logremos esta rebaja que dice la Unión Europea y, por tanto, evitemos incrementar el número —uno a uno, ya que son personas— de personas que pierden la vida en estos momentos iniciales.

Para evitar que se incremente el número de víctimas hay estrategias de educación y de prevención: estrategias educativas y preventivas. En las estrategias educativas, la Fiscalía colabora en foros de educación vial. En nuestro país quien imparte realmente la educación vial, como saben ustedes que están en esta Comisión, son las policías locales. En los colegios se imparte poca, alguna, pero debería haber bastante más. Hay muchos valores en los que educar, por supuesto, en conciencia medioambiental e igualdad de género, pero hay poca educación vial, en general —así se lo digo—, salvo en algunos centros. En educación vial es clave la que se recibe en los primeros años de la vida, pero también en la vida en general, porque hay que estar continuamente educándose hasta la tercera edad, donde nos tendremos que reeducar en la tercera edad en las normas viales de manera diferente. Trabajamos en proyectos educativos. Quizá es el momento de plantear —por qué no normativizar— que haya una comisión provincial de coordinación de recursos educativos. ¿Quién tiene competencias? El Estado, la DGT, las comunidades autónomas y los ayuntamientos. ¿Y si hubiera una comisión provincial —podría ser— que coordinase esos recursos educativos y los proyectara a autoescuelas, que son un centro formativo de primer orden? La educación es la clave; eso lo tenemos claro. En el proceso penal aparecen como acusados personas que no han sido debidamente educadas. De alguna manera es un fracaso educativo, lo dicen los penalistas, y de ahí en que insista en esta estrategia de educación a la que antes hacía referencia.

Las estrategias de prevención se proyectan, como saben ustedes muy bien, tanto sobre el vehículo como sobre la vía. Las claves, como bien saben, son: el conductor, el usuario de las vías, los vehículos y las vías por las que se circula. En la prevención no nos podemos olvidar de ninguno de estos ámbitos. La educación actúa sobre el conductor y las normas sancionatorias también. Las normas penales, las más rigurosas, también actúan sobre él con el fin de la prevención general que tienen las normas penales, pero también de prevención especial, porque en el proceso penal nuestra principal finalidad también es la reeducación del infractor para su vuelta a la legalidad. Pero junto al usuario de la vía, están el vehículo y las vías públicas.

Sobre el vehículo hay un documento europeo al que he hecho referencia y que les he leído. Este documento hay que releerlo continuamente, porque es el último trabajo de la Unión Europea, pone el dedo en la llaga y maneja cifras muy precisas, muy exactas, que son encuestas medias de todos los países. Por ejemplo, dice que los vehículos de más altas prestaciones tecnológicas tienen un riesgo un 68% menor de sufrir una lesión de seguridad vial, y que el reglamento sobre seguridad general de los vehículos —lo conocen ustedes muy bien—, acordado en 2019, prevé que en 2022 todos los vehículos que se fabriquen habrán de tener sistemas ADAS tecnológicos de auxilio al conductor. Cuando se aplique este reglamento salvará al menos 7300 vidas y evitará 38 900 lesiones graves hasta 2030. Pero hay que ser sinceros, en este país tenemos un parque envejecido, con 12,3 años de media, y esta es la realidad. Por un lado, están los deseos, a lo que hay que tender y luchar, pero contamos con un parque móvil envejecido, que es una fuente de riesgos. Los vehículos antiguos —un porcentaje alto, las cifras no son muy precisas, de vehículos que no pasan la ITV por el estado del vehículo y sus condiciones técnicas— son fuente de siniestralidad. En algún caso hemos iniciado procedimientos penales frente a algún empresario que inducía u obligaba a los trabajadores a utilizar vehículos en pésimas condiciones, jugándose la vida, en supuestos de explotación laboral. Esta es la vertiente penal, que es el último recurso siempre para los comportamientos más graves, pero el estado del vehículo —seguro que se lo han planteado ustedes en esta Comisión— es una estrategia principalísima. En cuanto al estado del vehículo la Fiscalía propuso en su momento, y se aceptó —conectando el estado del vehículo con la reeducación en el ámbito penal—, una regla de conducta: suspender la ejecución de la pena de prisión a cambio de instalar un sistema alcoholock. Esto ya está en el Código Penal, artículo 518, y la Fiscalía pretende ampliar aún más esta regla. Hay que introducir las tecnologías en el proceso penal para que sea un elemento de recuperación y de reeducación del infractor. En este momento estamos elaborando la memoria para mejorar la fórmula

cve: DSCD-14-CO-376

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 18

normativa e introducir, como regla de conducta para evitar los ingresos en prisión, las tecnologías de la conducción en las que trabaja y a las que tiende toda Europa.

Y no me olvido en absoluto de las vías públicas. Las vías públicas también están citadas en este documento que nos tenemos todos que leer. Yo me lo releo continuamente para que no se me olvide dónde están las prioridades y en qué hay que trabajar, cada uno con las iniciativas que, según su competencia, le corresponden. Dice que se calcula que las infraestructuras viales y los alrededores de las carreteras son un factor que contribuye a más de un 30 % de accidentes de tráfico. La visión global —en esta Comisión seguro que la tienen— y los datos son de la Unión Europea, que les aseguro que tiene muy buenos expertos —el Consejo Consultivo de Transporte y encuestadores de primer orden— y dan cifras medias de un 30 %. En nuestro país quizá tengamos una buena red, pero en lo que se debe trabajar más es en el mantenimiento, en la conservación, en la señalización. Ustedes son usuarios de las vías públicas, como yo. Ahora hemos podido viajar menos, por desgracia, pero recuperaremos a buen seguro la movilidad e iremos por las carreteras, por las autovías, por las autopistas, pero también por las carreteras provinciales y comarcales. Ustedes han ido y saben en qué estado se encuentran algunas y conocen los deterioros. Hay un porcentaje de ocasiones en que cuestiones de mantenimiento y de señalización explican la siniestralidad. En los accidentes de tráfico también indagamos estas cuestiones y vemos que están relacionadas con la siniestralidad. La Fiscalía hace un seguimiento de los TCA, los llamados puntos negros, y en ocasiones hemos iniciado diligencias de investigación penales muy selectivamente.

Les anuncio que en el mes de junio voy a elaborar un dictamen para fiscales y un oficio para las policías en referencia al delito contemplado en el artículo 385.2 del Código Penal, que es generar riesgos para la circulación no restableciendo la seguridad de la vía cuando hay obligación de hacerlo. Es un delito con escasa aplicación, y voy a impulsar su aplicación medida. Pero, sobre todo, este dictamen y este oficio a las policías va a ir acompañado de la prevención, de una mejora en el catálogo de TCA, puntos negros, y un esfuerzo por parte de todas las autoridades coordinadas, ya sean locales, provinciales o de las diputaciones —saben ustedes que las vías públicas tienen distintas titularidades— o incluso de las confederaciones hidrográficas. Hay supuestos en los que hay una cierta inseguridad por no conocer quién es el titular y, por tanto, el obligado al mantenimiento de la carretera; en determinadas provincias hemos vivido algunos casos de ese tipo. Así pues, este dictamen servirá para una medida de respuesta penal y, sobre todo, para impulsar la toma en consideración de la importancia de que contemos con un buen estado de las vías públicas, pues son de todos y también tienen que cuidarlas los ciudadanos. Hay que formarse también en saber, como dicen los expertos, leer la carretera, leer la vía pública, conocerla y cuidarla, y, particularmente, las administraciones que están encargadas de ellas.

Como el tiempo se nos va pasando, si me permiten, voy a terminar hablando de la memoria. Parte de estas propuestas están en la memoria, que pueden consultar en fiscal.es. Parte de estas iniciativas las tienen ahí, aunque algunas otras están en otros documentos, pero todas en fiscal.es. Sobre la memoria de este año, que aún no he elevado a la Fiscalía General del Estado y, por tanto, solo les puedo apuntar algunas líneas, les hablo de que la seguridad vial ha cambiado profundamente, ya no es la seguridad vial. Y se preguntarán qué dice el fiscal de seguridad vial. Desde 2019 también es movilidad sostenible. Por tanto, soy fiscal de seguridad vial y movilidad sostenible. El concepto ha cambiado profundamente y los planteamientos también. Ya no son las normas viales, la sanciones solo, es bastante más. Se ha enriquecido y se ha convertido en parte de una estrategia más amplia, que es la Estrategia de movilidad. La prueba la tienen ustedes en el proyecto de reforma de la Ley de seguridad vial, que seguro que conocen, porque ya está en el Congreso. Ya hay preceptos como, por ejemplo, en el que se atribuye al Estado la formación de ciclistas en movilidad sostenible. El usuario de la vía está obligado, como decía antes, a respetar los bienes, la vida y el medio ambiente. Surge una infracción, la relativa a la circulación en zonas de emisiones no reducidas. Es decir, las normas de seguridad vial se transforman o, mejor, se tiñen de componentes de la movilidad sostenible. Una prueba expresiva de lo que digo es el Real Decreto 970/2020. Saben ustedes que desde el 11 de mayo la velocidad se limita a 30 kilómetros —excelente medida, porque va en esa dirección de la movilidad sostenible— en todas las vías de un único carril por sentido de circulación. Por tanto, la mayoría de vías urbanas van a estar a limitadas a 30 kilómetros por hora. ¿Por qué? ¿Para reducir la siniestralidad? Por supuesto, pero ¿para qué más? Para mejorar en lo que se refiere a la presencia de peatones y ciclistas y para evitar la contaminación. Por tanto, ya no es solo el orden externo, tan necesario, sino también otros componentes, que continuamente van ganando presencia en las estrategias europeas y, por tanto, en las estrategias españolas.

ove.DSCD-14CO-076

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 17

Se acaba de aprobar en el Congreso la ley de cambio climático, que habla de facilitar la presencia de peatones y ciclistas, de movilidad sostenible, aparte de la consideración de las estrategias de descarbonización y ciclo de los gases de efecto invernadero. En el anteproyecto de ley de movilidad urbana sostenible y financiación de los transportes, que está en consulta pública, del que hacemos un seguimiento y colaboramos en él, también se habla, por ejemplo, de homogeneizar la normativa, y terminaré haciendo una alusión a esta cuestión, sobre ciclistas y peatones, al tiempo que se habla también del nuevo diseño de la ciudad, así como del principio de intermodalidad en los transportes, del que seguramente que ustedes también han oído hablar. Se va a un nuevo modelo de ciudad, la llamada ciudad de lo intangible, que no solamente es centro productor de mercancías, sino también de valores, cuidado y solidaridad. ¿Y a qué nos obliga todo esto? Seguro que ustedes tienen conexión con la Comisión de Transportes. En la Unión Europea hay un comisario de Transportes —no de seguridad vial—, con una estrategia de intermodalidad en los transportes. Ahora se ha visto la unión entre el ferrocarril, el tráfico aéreo, el marítimo, por carretera y en la ciudad, todos íntimamente unidos, como la movilidad y la lucha por defender el medio ambiente. Decía que seguro que ustedes tienen conexión con la Comisión de Transportes, deben estar intercomunicados, y hay proyectos en este momento, como el anteproyecto en consulta de la ley de movilidad urbana sostenible y financiación del transporte, que también coinciden con este proyecto de reforma de la Ley de seguridad vial. El fiscal también tiene que adecuarse a estos planteamientos, la nueva figura fiscal también debe adecuarse a estos planteamientos a los que estoy haciendo referencia. Por eso, este año voy a hacer una propuesta sobre la ley de seguridad vial o la ley de movilidad sostenible, ya sea una u otra, porque están coincidiendo en las materias que se van a regular —si leen la consulta pública, lo verán—, ya que son muy similares las cuestiones que se abordan en esta Comisión y las que están abordando sus compañeros de la Comisión de Transportes. ¿Qué planteo? La Ley de Seguridad Vial ha quedado obsoleta en este sentido. Casi todos sus preceptos del Título II, artículos 10 a 52, normas de comportamiento en la circulación, se refieren a los vehículos de motor, y muy pocos a peatones y ciclistas, y ninguno a vehículos de movilidad personal, por ejemplo. Se necesita sistematizar las normas sobre esos colectivos que ahora son esenciales en el nuevo diseño de ciudad, se necesita que tengan presencia normativa, un régimen normativo, y no estar sin preceptos acertados o aislados. Se requiere que estén sistematizados e incluidos en este cuerpo legal o en este proyecto de ley de financiación y movilidad sostenible.

Por último, las ordenanzas municipales son las que ahora regulan estos temas, como saben ustedes. Son referentes a vehículos de movilidad personal, a si se lleva seguro y casco, a cómo se circula y sobre peatones. ¡Cuidado! Las ordenanzas tienen que someterse a la legislación estatal, que tiene competencias exclusivas sobre esta regulación. Así pues, veo imprescindible que en una ley o en otra se aborde una homogeneización de la normativa sobre ciclistas, peatones y vehículos de movilidad personal que ofrezca seguridad jurídica y se complemente con las ordenanzas, porque los ayuntamientos tienen su autonomía, según el artículo 140 de la Constitución, y aquella normativa estatal básica mejorará, a buen seguro, la seguridad vial y la movilidad sostenible.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Vargas. Sabemos que usted podría continuar toda la tarde contándonos sus experiencias y propuestas, que son muchas, pero, como usted decía, con toda seguridad que tendremos otras oportunidades.

Pasamos al turno de los portavoces, para que formulen sus preguntas y reflexiones. Saben que hemos acordado que en esta comparecencia el tiempo para cada grupo son cinco minutos, en lugar de tres, con un poco más de generosidad por parte de la Presidencia.

En primer lugar tiene la palabra la señora Granollers, por el Grupo Republicano.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente. Voy a ser breve, no voy a emplear los cinco minutos.

Le agradezco, señor Vargas, su extensa explicación sobre todos los casos que tiene que investigar como fiscal.

Ha dicho que las víctimas de tráfico acostumbran a ser víctimas invisibles, y la cuestión es por qué no se les da más visibilidad. Vivimos en un país en el que todavía tenemos miedo a la multa, no a la consecuencia de conducir mal, o sea, muchas veces nos abrochamos el cinturón cuando vemos a un policía, no cuando salimos de casa. Quizá lo que se tendría que investigar, tal como dice usted que todo está por hacer, es la causa, por qué nos cuesta tanto cumplir las normas, cuando sabemos que cumplirlas

cve: DSCD-14-CO-376

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 18

salva vidas, y no las cumplimos para salvar vidas, sino para que no nos quiten puntos o para que no nos pongan una multa. ¿Cómo se tendría que concienciar desde edades tempranas de que una buena conducción o una buena educación vial nos puede permitir llegar a ser mayores, y, en cambio, si conducimos bajo los efectos del alcohol, de las drogas, sin abrocharnos el cinturón, sin un casco o con un móvil podemos tener un accidente en el que no solo podemos morir nosotros, sino que además nos convertiremos en asesinos de otras personas? ¿Qué tendríamos que hacer para educar desde edades tempranas, tanto en familia como a alumnos o a niños pequeños en la escuela? Creo que esta sería la solución, para evitar las causas de estos accidentes.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Granollers.
Por el Grupo VOX tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muchas gracias, presidente.
Muchas gracias, señor Vargas, por esta exposición, que me ha hecho cambiar en gran medida la línea de esta intervención.

Antes una previa. VOX condena todo tipo de amenaza a todos los partidos. Es la primera vez que escucho aquí una condena a una amenaza, y nosotros nos sumamos a la condena de cualquier amenaza que se haga a cualquier partido. VOX las condena, cosa que no ha pasado aquí. Llevamos años sufriendo no solo amenazas, sino que las únicas que se han llevado a ejecución y que han regado la sangre de España en el País Vasco, en Cataluña y recientemente aquí, en Madrid, son las de la sangre de los votantes y simpatizantes de VOX. No tendremos respuesta de forma recíproca, pero la nuestra está ahí.

Me centro en el tema, señor Vargas. Yo pertenezco a un colectivo de víctimas del terrorismo y, cuando le he oído hablar de las víctimas, me he acordado de ese casi cincuenta por ciento de víctimas del terrorismo que no han tenido la ocasión de ver juzgados a sus asesinos y se han quedado con la herida abierta, puesto que, como digo, no han podido ver a ese asesino sentado en un banquillo. Supongo que una víctima de tráfico tendrá esa misma sensación cuando ve que no se puede detener a aquel. Quisiera saber si tienen estadísticas sobre víctimas de accidentes de tráfico en relación con las cuales finalmente no se da con quien ha causado esa muerte. Desconozco si disponen de esas estadísticas, y, si no se tienen, me gustaría saber si se están poniendo los suficientes recursos para seguir hasta las últimas consecuencias e identificar al que ha causado el accidente. Como usted bien dice, cuando se alargan los tiempos judiciales es un problema porque se victimiza, es un problema añadido al dolor de esas familias que, por ejemplo, han perdido a su hijo cuando se tienen que meter en un proceso judicial que se alarga y se hace eterno. Creo que usted habrá detectado qué medios hacen falta en la Administración para que esos tiempos se acorten, y no se propicie victimizar a las víctimas, a las familias, que ya tienen suficiente con haber perdido a un ser querido en un accidente de tráfico.

Sabe usted que ante un accidente de tráfico los primeros en acudir son los sanitarios y la Guardia Civil, de la que no se ha hablado sobre la problemática que tiene en referencia a los medios para llevar a cabo un atestado. Por ejemplo, en la mayoría de los casos solo va un guardia civil, uno nada más, que luego además tiene que informar a la familia. El guardia civil es el que tiene que abrir el atestado y en algunos casos incluso han tenido que poner —la semana pasada hablaba con algunos— sus propios drones para tomar fotos aéreas para determinar las causas del accidente. Sabe usted que la Guardia Civil de Tráfico es la que más accidentes y muertes sufre. Sin embargo, los recursos que tienen son mínimos y de muy escasa calidad. Realmente, son los que velan por la seguridad de las carreteras y tendríamos que preocuparnos por ellos. No sé si usted tiene información acerca de si se está dotando de suficientes medios a la Guardia Civil para llevar a cabo los atestados y la investigación de los accidentes que se producen.

Como bien ha dicho usted, si se redujera el tiempo de atención de veinticinco a quince minutos, se evitaría una tercera parte de las muertes. Dicho en frío, parecen solo cifras, pero —permítanme la expresión— eso es brutal, es una barbaridad, y es una pena que no podamos invertir muchos más medios para lograr precisamente una atención sanitaria mucho más rápida. En vez de tener helicópteros para atemorizar a los conductores por multarlos, quizá sería mejor tener helicópteros para llegar más rápidamente y resultar más eficaces a la hora de salvar vidas. Dotar de medios a los sanitarios es una cuestión muy importante.

Coincido con usted, como bien dijo en una entrevista, en que contra la siniestralidad la respuesta penal debería ser lo último. Ha puesto usted el énfasis en la formación, la educación, el estado de las vías y el estado de los vehículos, y nosotros estamos totalmente de acuerdo; le instamos a que desde su

ove.DSCD-14CO-376

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 19

posición siga manteniendo precisamente ese criterio, que también siempre hemos mantenido desde VOX. Aunque se nos escucha poco y se nos hace poco caso, mantener ese criterio, como usted ha expresado hoy aquí, salvará vidas.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alcaraz. Por el Grupo Popular tiene la palabra la señora Moro.

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

Muchas gracias, señor fiscal. Es un placer volver a verle aquí, trabajando juntos por la seguridad vial. Los miembros de esta Comisión y de la Comisión de Justicia pasamos largas horas trabajando por una reforma que demandaban las víctimas, que venían clamando en el desierto, y precisamente nos centramos en algunas de esas a las que usted se ha referido, como los ciclistas y sus familias, de lo que hablaré un poquito dentro del escaso tiempo que tengo.

Como siempre, las comparecencias del fiscal de Sala de Seguridad Vial son muy interesantes y muy densas, y, por tanto, se podría hablar de muchas cuestiones. Es evidente que hoy nos trae aquí fundamentalmente esa Estrategia de seguridad vial, y voy a comenzar por una de las últimas cosas que usted ha dicho, porque me preocupa mucho, y usted la ha planteado. Parece mentira que en un momento en el que la seguridad vial y la movilidad sostenible forman parte ya de un todo, sin embargo, nos encontremos con una estructura gubernamental que nos lleva a dos leyes separadas, reiterativas en algunos casos, con lagunas y sin conectividad entre ambas, y he querido entender que usted también lo ha visto así, y es una pena. Esta misma Comisión era antes también de movilidad, y ahora es de seguridad vial, como si se pudieran seccionar tan fácilmente estas cuestiones. En este sentido, y siguiendo la memoria de la fiscalía y los dictámenes —usted también lo ha dicho—, dentro de esa estrategia, efectivamente, nos preocupan los nuevos riesgos, el nuevo panorama, especialmente en las zonas urbanas, aunque no solo, y, en ellas, la multiplicación de los vehículos, para los que no estaban pensadas las vías, que no pueden modificarse fácilmente. Usted lo ha puesto de manifiesto y yo también lo tenía para preguntárselo. ¿Qué vamos a hacer con esos vehículos de movilidad personal? He creído entenderle que usted aboga por que, efectivamente, no lo dejemos todo en manos de las ordenanzas municipales, que hemos de tener un marco normativo, porque va a llegar un momento en que sea más que la ley de la selva la que se preconice en el ámbito urbano. Si puede decirnos algo más al respecto, se lo agradecería.

También en las memorias y en distintas intervenciones usted ha puesto de manifiesto su preocupación por algo que yo vincularía con la responsabilidad individual y que usted también ha vinculado con la educación y la prevención. Claro, no podemos parar el mundo, no podemos parar las nuevas tecnologías y las apps que detectan y llaman la atención o alertan sobre controles de tráfico de todo tipo —además de radares, alertan de controles de alcoholemia, drogas, etcétera— evidentemente son una preocupación. ¿Qué le parece? ¿Qué debería figurar en ambas leyes o en una ley integral sobre seguridad vial y movilidad sostenible del siglo XXI?

Por otra parte, y no es un tema nuevo, sino casi permanente, y escuchamos distintas opiniones, acerca de quienes van en esos vehículos más vulnerables a los que me he referido antes, quienes van en patinete o en vehículos de movilidad personal, como son los ciclistas, ¿cómo le parece que debemos regular la utilización del casco? ¿Casco obligatorio para todo uso y en todo lugar respecto a los ciclistas, sí o no? Efectivamente, con independencia de su propia responsabilidad personal, son personas que en esta selva se encuentran en una situación mucho más complicada.

Vinculado no tanto con la estrategia, sino con lo que hemos hecho y lo que usted ha detallado en este amplio dictamen, que, por mi parte, sigo estudiando para ver cómo se recogen muchas de las reformas que se han hecho en los últimos tiempos, comenzaba mencionando la reforma que hicimos del Código Penal, y hace poco tiempo tuvimos la comparecencia de los representantes de la Mesa Española de la Bicicleta, que nos ponían de manifiesto que había sido un avance esa reforma, pero que en este momento tenían la sensación de que desde la fiscalía se estaban dando determinadas instrucciones que frenaban y determinaban el archivo de muchos de estos procedimientos, hasta el punto de plantearnos la posibilidad de revisar una reforma. A título particular, yo soy de las que piensan que la vida no se arregla con el Código Penal y me preocupa que muchas veces sea lo que se utilice para agilizar la respuesta o dar mayores garantías a las víctimas. Creo que hay que utilizar otros instrumentos y que el Código Penal debe ser el último recurso, pero es verdad que es bueno que conozcamos, al margen de lo que ya nos están planteando las sentencias del Tribunal Supremo y sus dictámenes e instrucciones, si esa reforma ha funcionado o no.

ov: DSCD-14-CO-376

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 20

Me quedan cuestiones sobre las que quería preguntar, pero, por terminar, le diré que nos llamó la atención una propuesta que hizo un fiscal al que yo respeto mucho, el fiscal jefe de Salamanca, Juan José Pereña, y que usted recogió en su memoria, sobre la señalización —permítame la expresión para ser más rápidos— con una M de los mayores. Las estadísticas que nosotros conocemos no justifican una medida que determine una visibilización discriminatoria de las personas mayores. ¿Nos puede decir, por tanto, qué llevó a hacer una propuesta como esta?, porque yo sé de la sensatez, el rigor y la preocupación por la seguridad vial del fiscal jefe de Salamanca.

Muchísimas gracias por su comparecencia, y seguiremos hablando.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Moro.
Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Pérez Abellás.

El señor **PÉREZ ABELLÁS**: Gracias, señor presidente.
Quisiera hacer una previa y matizar al señor Alcaraz que las víctimas no solamente son de...

El señor **PRESIDENTE**: No, este tema ya está sustanciado; no hay debate. (**Protestas**). Ya se pronunció su portavoz al comienzo, y no hay debate sobre este asunto. Vaya a la cuestión, por favor.

El señor **PÉREZ ABELLÁS**: Gracias, señor presidente.

Gracias, señor fiscal, en nombre de mi grupo político, el Grupo Parlamentario Socialista, por su comparecencia y las reflexiones expuestas hoy en esta Comisión. Permítame que ponga en valor su labor al frente de la Fiscalía como fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, así como también la labor de los fiscales provinciales o fiscales delegados, que tuvieron un comportamiento ejemplar durante el estado de alarma y con los que mantiene usted una estrecha colaboración, colaboración que también ellos mantienen con la Dirección General de Tráfico, y, como muestra, su colaboración en la reforma del Código Penal. Su actividad como fiscal de Sala es muy exhaustiva, y también la de los fiscales delegados, reflejada en la memoria fiscal a la que usted hizo alusión antes, por lo que remito a sus señorías a leerla en lo que concierne a seguridad vial, porque es muy interesante.

En sus múltiples declaraciones y actuaciones ante las asociaciones de víctimas de tráfico siempre ha mostrado un gran talante y mesura, con citas diversas, como de filósofos como Ortega y Gasset, o aludiendo tanto a valores religiosos como a valores éticos, lo que le honra como servidor público; asociaciones de tráfico —decía— de las que usted es un firme defensor, a las que les da un papel central y esencial con su labor informativa y pedagógica y para las que desde la fiscalía trata de poner en marcha el proyecto de integrarlas en las oficinas de atención a víctimas de los partidos judiciales.

También compartimos con usted en mi grupo su visión positiva del proceso penal en cuanto a que este debe tener un fin educativo más que punitivo. De ahí su idea de que, en caso de cumplimiento de una pena por delito de seguridad vial, esta sea de trabajos en beneficio de la comunidad, pues considera que tiene un componente reeducador y de concienciación mucho más efectivo que la multa, que, en sus palabras, podríamos resumir en recuperar al infractor para la legalidad. En muchos de sus escritos y manifestaciones reitera una reflexión de gran calado para la seguridad vial: el camino de la pedagogía, de la educación social y de un nuevo modelo de derecho penal.

Compartimos también otra reflexión que otros comparecientes en esta misma Comisión han subrayado, y es que el examen del permiso de conducir es mucho más relevante de lo que piensa la sociedad y aquí no lo damos la importancia que tiene en otros países. Como dije antes, en la sección de seguridad vial de la memoria se recogen propuestas a poner en marcha o que ya se han iniciado en el año anterior, como, por ejemplo, la creación de una secretaría de Estado con competencias en todo lo que se refiere a seguridad vial. Igualmente, se recoge que la movilidad sostenible debe formar parte de la educación en seguridad vial, así como la perspectiva de género en seguridad vial, los criterios de derivación a la vía penal en los controles de drogas, la creación de un supervisor especializado independiente de seguros y su propuesta de la nueva figura de fiscal de sala de seguridad en transportes y movilidad sostenible. No voy a entrar en los datos estadísticos reflejados en dicha memoria por razón de tiempo, pero he de destacar que reflejan con claridad la eficacia y celeridad de la respuesta penal, los procedimientos incoados por delitos contra la seguridad vial, los escritos de acusación y sentencias y una mención especial a los juicios rápidos.

Para terminar, quisiera compartir con usted dos reflexiones y conocer su opinión al respecto. El envejecimiento masivo de la población, en general, y de la conductora, en particular, en España es un hecho. Tenemos en torno a cuatro millones de conductores mayores de sesenta y cinco años, de los que

cve: DSCD-14-CO-076

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 21

en mi comunidad, la gallega, estarían 330 000 y en la provincia de Ourense, por la que soy diputado, en torno a 46 000, lo que supone un 15 % de la población. En mi provincia, aparte de un mayor índice de envejecimiento, se da una mayor dependencia del vehículo particular por la dispersión poblacional y la ausencia de medios de transporte alternativos. Es posible extrapolar estos datos a otras provincias y por eso le pregunto: ¿Es posible la conexión de los centros de reconocimiento de conductores o centros psicotécnicos, que, aunque son centros privados, tienen autorización sanitaria y control por parte de la DGT, a los registros médicos de cada comunidad autónoma? Actualmente ciertas patologías, como demencias en fase inicial, apneas, enfermedades psiquiátricas, tratamientos oncológicos o adicciones al alcohol u otras drogas, son imposibles de detectar en estos controles. En Galicia acceden ya limitadamente al registro médico electrónico las farmacias y los pediátricos dependientes de la Xunta de Galicia, que son establecimientos totalmente privados.

Y como última cuestión, para terminar: ¿Sería posible introducir la metadona y las benzodiazepinas de nuevo como familias de sustancias que den positivo en los controles de drogas? Actualmente no dan positivo. Si están prescritas y controladas, se archivarían las sanciones, pero así se podría sancionar la automedicación de los ansiolíticos y su consumo por encima de lo recetado, aspecto controlable por los informes enviados desde los laboratorios, que establecen qué cantidad y en qué sustancia se ha dado positivo indiciariamente en carretera.

Por supuesto, habría muchas más cuestiones que podríamos plantear, pero, por razón de tiempo, es imposible hacerlo ahora. Reitero el apoyo y la disposición de mi grupo político en el trabajo que está llevando a cabo la fiscalía en el tema de la seguridad vial y nuestro agradecimiento por su comparecencia.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Abellás.

Para concluir la comparecencia, contestar y añadir alguna cuestión que haya quedado en el tintero en su primera intervención, el señor Vargas tiene la palabra.

El señor **VARGAS CABRERA** (fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial): Gracias. Contestaré muy brevemente.

A la primera interviniente, de Esquerra Republicana, le diré que comparto su reflexión. El ideal por el que todos luchamos es el de actuar por convicción, no por temor. Es un problema de educación en la familia y en el colegio. El proyecto de reforma de la Ley de seguridad vial contempla cursos de conducción eficiente y segura que van en esa dirección. El que voluntariamente se apunta a cursos de conducción eficiente y segura gana puntos, se le bonifica con ellos. Es como premiar al que tiene una actitud positiva. No es la imposición de cursos porque se han perdido los puntos. Hay un reflejo de su pensamiento que comparto plenamente; es un ideal por el que debemos actuar siempre, y ojalá que lo consiguiéramos. Esa es la reflexión: no por miedo sino por convicción. Cuando se actúe por convicción será cuando realmente se dará un paso adelante decisivo.

El representante de VOX se ha referido a víctimas del terrorismo. Tengo un artículo de Reyes Mate que decía, hablando de seguridad vial, que así como el terrorismo en sí merece un gran reproche, y no se puede comparar con la seguridad vial, no me entiendan mal, en cambio en estos delitos no hay ningún reproche. ¿Por qué? Porque el reproche que suscita el acto terrorista está en la conciencia, que está muy formada en la censura ética. Y lo contraponía justamente a la seguridad vial. Aquí no se suscita un reproche ético. Permítame que le haga esa reflexión al hilo de lo que usted decía. Respecto a las fotos del accidente, le diré que, generalmente, se identifican. Son muy pocos los que se sustraen, porque hay una investigación muy exhaustiva por parte de las policías de Tráfico. Basta con que solo haya un resto del vehículo para identificar al autor. En algún caso no se identifica, pero son muy pocos. En cuanto a los tiempos de tramitación, pues sí, son más de los que quisiéramos. ¿Cuál es la solución? Le soy sincero, en el ministerio fiscal tenemos unas plantillas muy cortas de fiscales, de jueces, de funcionarios. Son muy cortas. Es una realidad. Con ellas tenemos que hacer todo lo que podamos. Nuestra actitud es hacerlo. ¿También la hay en la Guardia Civil? Pues también. Ahora bien, la voluntad y el tesón que tienen yo no los discuto, porque llevo trabajando con la Agrupación de Tráfico desde hace muchos años, ni la profesionalidad ni el rigor, igual que el de los Mossos d'Esquadra, de la Ertzaintza, de la Policía Foral de Navarra, con los que trabajo, y de las policías locales. Falta plantillas, pero he captado estos años una actitud de conciencia para hacer todo lo posible.

A continuación, en cuanto a la señora Moro, se ha referido usted a los tiempos de llegar al accidente, de veinticinco a quince minutos, y decía usted que se invirtiera más tiempo en eso que en helicópteros. Los drones son clave para un factor de siniestralidad que es letal, que es la velocidad. La velocidad mata.

cte_DSCD-14-CO-376

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 22

Un tercio largo de los fallecidos son por exceso de velocidad. Se lo digo por la praxis diaria. Es necesaria toda esa inversión en radares, en drones, siempre que se ajusten a la ley y con todas las garantías. Recientemente, ha salido la ICT/155 que refuerza las garantías de la metrología, que es una ciencia muy compleja y muy poco conocida. Todos los países utilizan esos recursos, los radares, esa vigilancia de la velocidad. El país número uno es Inglaterra, con seis mil radares, y el nuestro tiene mil y pico. Fíjense qué cifras tenemos, pero con respeto a sus opiniones, por supuesto. María Jesús, nos conocemos, hemos trabajado juntos en esta ley. Esta ley ha dado lugar a este dictamen, y la sentencia del Tribunal Supremo, la 420/2020, de unificación de doctrina, es la clave del dictamen, porque ha dado un mandato a los juzgados, a las policías y a nosotros de incoar procedimiento. No se pueden archivar procedimientos. ¿Qué pasa? Que habiendo indicio de una imprudencia grave y un resultado lesivo, no se incoan procedimientos ni se levantan atestados consecutivamente, con lo cual ni hay respuesta penal, tutela penal, ni hay atención a las víctimas. Por tanto, mi dictamen no es sino consecuencia de esta sentencia y la sentencia consecuencia de la reforma en la que trabajamos juntos, y lo recuerdo perfectamente. ¿Qué ocurre con esta escisión entre la Comisión de Seguridad Vial y la Comisión de Transportes? Es cierto que en Europa se funciona con el comisario de Transportes, no hay comisario de Seguridad Vial. Yo creo que ese es el modelo a seguir, pero no soy quién para hacer observaciones sobre cómo funciona el Parlamento. Seguro que también tienen con sus compañeros de Transportes una comunicación personal. Por mi experiencia en la fiscalía, lo más importante es la comunicación personal, es cuando funciona y fluye. Miren, también está la fiscalía que se encarga del medio ambiente, todo está interrelacionado, y cuando hay buena conexión todo funciona. Aquí seguro que la hay o la habrá, para que tengan comunicación y conexión con la Comisión de Transportes. Ahora todo está ya muy unificado, ya no hay seguridad vial solo, hay movilidad segura, sostenible, protección del medio ambiente, un modelo de ciudad, etcétera. También hablábamos del marco normativo de las ordenanzas. Los ayuntamientos tienen unas competencias que deben ejercer y las ejercen, que tienen su autonomía y que tienen sus ordenanzas, que, por supuesto, deben ejercer, pero en mi opinión debe haber una normativa básica y mínima estatal sobre esta materia. Esa es mi opinión y la expondré este año en la memoria. **(La señora vicepresidenta, García López, ocupa la Presidencia).**

En cuanto a las apps y las sanciones, sobre las que también hablaba María Jesús, que está muy documentada, como siempre, mandé un oficio a la Policía de tráfico, en cuanto a que había apps que obstaculizan los controles de alcohol y drogas, que son esenciales para la seguridad. El control salva vidas. Si una persona va embriagada y la paran, se evita que se mate ella, su familia o terceras personas. Es decir, los controles son educativos y son preventivos. Las apps que dicen dónde están los controles o los apuntan terminan con los controles y obstaculizan las potestades esenciales de vigilancia del tráfico, que son por el bien de todos. La Policía hace tareas de investigación de delitos de todavía mucha más entidad, pero en la seguridad vial son conductas muy graves. Desde luego, la fiscalía está examinando la posibilidad de una tipificación bien en la Ley de seguridad ciudadana, podría ser una infracción, o bien en la propia Ley de seguridad vial, porque obstaculizan potestades que la Ley de seguridad vial confiere a las policías para la vigilancia del tráfico. Vigilar el tráfico, en contra de lo que algunos piensan, no es algo negativo; se vigila a las personas que no conducen bien para proteger a los que conducen bien, que son la gran mayoría. Esa supervisión es esencial y, por tanto, lo son también estas facultades de control. Las vías públicas no son particulares, son de todos, y como son de todos hay que supervisar lo que se hace para bien de todos.

Por lo que se refiere al casco obligatorio, es una cuestión entre la que no hay una conformidad, un consenso, entre la propia Unión Europea. Hay distintas estrategias entre diferentes países. ¿El desiderátum? Que todo el mundo llevara el casco, es evidente. Médicamente sí que está comprobado que el casco reduce la siniestralidad. Los informes médicos sobre muchas lesiones craneales y muchas lesiones en ciclistas apuntan en esa dirección. ¿Normativizarlo? Ya es otra cuestión. Sí comparto que médicamente hay razones y sería un ideal a conseguir.

A continuación, se han referido a los archivos que se producían en el caso de ciclistas. Es verdad, y lo acabo de decir en el dictamen que he elaborado y en el oficio que he mandado, que hay una praxis de archivo que viene de antiguo por la despenalización de archivos. Archivo de imprudencias graves es cuando no hay una lesión muy grave o muy muy grave, la lesión no es tan grave, o un fallecimiento, o un delito de peligro previo y la praxis es el archivo. Hay que tener en cuenta que los juzgados de Instrucción están muy sobrecargados también; están muy sobrecargados también por lo que decíamos, las escasas plantillas, se creó esa inercia y romperla no es fácil, pero, desde luego, el oficio que se manda a los

ov: DSCD-14-CO-376

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 23

policías de Tráfico lo siguen siempre, los atestados se van a levantar y, además, los fiscales delegados van a hacer un esfuerzo con los fiscales de los juzgados. En Madrid hay treinta y cuatro juzgados de Instrucción y cada fiscal lleva un juzgado. El fiscal delegado deberá estar en conexión con los fiscales adscritos para que les manden antes los atestados, se los estudien, que son muchísimos, y diga: Este atestado merece un procedimiento. ¿Que el juez lo archiva? Se recurre. Todo eso está en el dictamen que les he mandado. La Fiscalía va a hacer un esfuerzo en este sentido para revertir esos archivos y para que haya una tutela penal proporcionada y siempre, María Jesús, casuística y valorativa del caso concreto. Por supuesto, no todo es infracción penal; hemos dicho que el derecho penal es la última respuesta. Por lo que se refiere al fiscal jefe de Salamanca, la propuesta no se ha entendido bien tampoco. Él lo planteaba junto con otras muchas medidas sobre la tercera edad, y lo planteaba como algo pedagógico, no como para señalar peyorativamente a la tercera edad, en absoluto. En ese sentido, y como bien dice, conociendo a Juan José Pereña, que es fiscal jefe, y tiene una implicación y un compromiso muy alto en seguridad vial, lo dijo con esa intención.

Al representante del Partido Socialista quiero agradecerle el homenaje al hablar de los fiscales delegados. Mi gran aval son mis compañeros, los ochenta que están en el día a día, que, además de seguridad vial, llevan juicios por asesinatos, jurados, algunos violencia de género y, además, seguridad vial. No sé de dónde sacan el tiempo, pero lo sacan, por conciencia, por motivación, porque oyen a las víctimas, como yo, y hacen todos los esfuerzos, a veces, con su tiempo libre. Esa es la red que me honro en dirigir. Esa es la verdad. ¡No es que se optimicen recursos, es que no sé de dónde sacan el tiempo! Yo estoy aquí y saco todo el tiempo, pero ellos están con multitud de servicios, juzgados de guardia, juicios. La Fiscalía está en muchos campos en los que antes no estaba, en consumidores y usuarios, violencia de género, medio ambiente, discapacitados, menores; por cierto, menores discapacitados que son esenciales en la movilidad y en la seguridad vial. De eso no he hablado, pero es el elemento por cuidar y a proteger particularmente.

En cuanto a los TBC, por supuesto la misión de la Fiscalía es que sean penas reeducadoras, y los trabajos en beneficio de la comunidad desde luego que lo son. Es cierto que el permiso de conducir todavía se ve como una mercancía: vamos a conseguir el permiso de conducir, como quien va a comprar otra cosa; y, a veces, los hijos le piden al padre dinero para el permiso de conducir. Esa cultura hay que cambiarla; es importantísimo. Uno se va a Alemania y se da cuenta de lo que cuesta sacar el permiso de conducir, de lo rigurosos que son y en la comprobación de las condiciones que se mantienen o no en la renovación.

Es algo muy interesante también lo que ha dicho sobre Galicia y las condiciones psicofísicas, que las he olvidado; lo tenía apuntado, pero no me ha dado tiempo en la media hora. Son claves las condiciones psicofísicas para conducir. Dice la ley que no se puede conducir cuando se pierden las condiciones psicofísicas. Todos las podemos perder, y hay que estar en condiciones para conducir. Fijense, conducir es una actividad muy delicada, tienen que estar funcionando todas las capacidades de visualización, atención, captación, en un tráfico rápido, complejo, ver las señales, y todo eso requiere unas condiciones psicofísicas que se pueden perder. Ahí tenemos mucho que hacer. La Fiscalía hizo una propuesta el año pasado, que está en la memoria, en el sentido, primero, de que los propios médicos pudieran informar a la DGT y también a la Seguridad Social de las incapacidades laborales de profesionales, cuando menos informar a la DGT. Hicimos una propuesta siempre con el respeto a la Ley de protección de datos; y no lo hicimos, pero asumo la que plantean, que los propios centros de reconocimiento de conductores tuvieran también esa conexión o coordinación. Los centros tienen un problema de dotación de medios; los hay excelentes y hay otros que no tienen suficientes plantillas, no hay suficientes reconocimientos, y lo saben bien todos ustedes, son esenciales. Fijense, la salud para conducir es lo que se ventila en los centros de reconocimiento de conductores. Con la reforma en tramitación de la Ley de seguridad vial, la DGT ha adquirido facultad de inspección de esos centros, que antes se dudaba si era de las comunidades autónomas o de la DGT, y es un buen primer paso en esa dirección. Desde luego, ahí hay muchísimo que hacer. Hay una cifra negra de siniestralidad derivada de la falta de condiciones psicofísicas; y es muy difícil después averiguarlo cuando, además, el conductor ha fallecido, en salidas de la calzada, etcétera. Ha habido algunas pruebas —con esto termino— hechas por equipos de oftalmólogos en torno a los déficits en la capacidad visual. Hay un porcentaje muy alto de conductores que no se hacen revisiones de sus facultades visuales. Examinémoslas nuestras facultades visuales a ver cómo las tenemos, porque son esenciales para la conducción. Han llegado a la conclusión de que hay porcentajes muy altos de conductores que, sin que ellos lo sepan, no tienen las capacidades visuales para conducir, sobre todo de

cve: DSCD-14-CO-376

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 24

noche. A lo mejor alguno nota que de noche es más complicado o difícil porque no están bien sus facultades visuales. Por eso, comparto plenamente lo que ha dicho.

Con esto termino, con mi agradecimiento a todos ustedes y mi disposición a seguir colaborando con la Comisión para lo que me necesiten en cualquier iniciativa. A partir de ahora me comprometo a tener un contacto mucho más estrecho con todos ustedes. Gracias por su implicación también en seguridad vial y por su interés; gracias a la presidenta y, por supuesto, a Enrique Arnaldo, al que conozco de esta casa de toda la vida y gran profesional, así que mi gratitud por estar con él, con el gran jurista.

Gracias, presidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchísimas gracias. La verdad es que ha sido un placer escucharle, fiscal, y agradecerle toda su intervención y todas las preguntas que ha contestado amablemente. Ojalá podamos verle muchas más veces por esta Comisión, que seguro que nos ayudará a seguir entendiendo su trabajo y todo lo que realizan, que no es poco.

Muchas gracias a todos y a todas.

Se levanta la sesión.

Eran las seis y veinte minutos de la tarde.

ove.DSCD-14CO-376



CORTES GENERALES
DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
COMISIONES

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 442

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JUAN JOSÉ MATARÍ SÁEZ

Sesión núm. 14

celebrada el martes 22 de junio de 2021

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Preguntas:	
— Motivo por el que no se ha llevado a cabo ninguna actuación para corregir las deficiencias existentes en las cuentas anuales de la Jefatura Central de Tráfico Autor: Alcaraz Martos, Francisco José (GVOX) BOCG, serie D, número 236, de 09 de marzo de 2021 PDF (Número de expediente 181/000823).	2
— Tasa de vehículos de movilidad personal de una o más ruedas dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos, existente en España a 31/12/2020 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034783/0000) Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP) Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP) BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF (Número de expediente 181/000897).	5
— Coste para la Jefatura Central de Tráfico del transporte de los funcionarios examinadores a los centros de examen en el año 2020 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034813/0000) Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP) Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP) BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF (Número de expediente 181/000898).	8
— Importe que abonó la Jefatura Central de Tráfico por el servicio del transporte de los funcionarios examinadores a los centros de examen en el año 2019 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034816/0000) Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP) Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP) BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF (Número de expediente 181/000899).	11

cve: DSCD-14-CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 2

- Previsiones acerca de aportar alguna solución a la situación de colapso en los exámenes de conducir en la provincia de Valladolid y de reforzar la plantilla de examinadores de pruebas prácticas de conducir (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034825/0000) 14
Autor: Carazo Hermoso, Eduardo (GP)
Alonso Pérez, José Ángel (GP)
Gamazo Micó, Óscar (GP)
BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF (Número de expediente 181/000900).
- Evolución del número de examinadores de las pruebas de conducir en la provincia de Valladolid en el periodo 2018-2020 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034827/0000) 14
Autor: Carazo Hermoso, Eduardo (GP)
Alonso Pérez, José Ángel (GP)
Gamazo Micó, Óscar (GP)
BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF (Número de expediente 181/000901).
- Compereencias con ocasión del programa de trabajo sobre la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030. Por acuerdo de la Comisión sobre Seguridad Vial:
- Del señor presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (Lorca Sánchez). (Número de expediente 219/000545) 17
- Del señor presidente de la Federación de Autoescuelas de Cataluña, FAC (Viladrich i Castellanas). (Número de expediente 219/000546) 27
- Del señor González Gallarza (en representación de la Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD)). (Número de expediente 219/000547) 37

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

PREGUNTAS:

- MOTIVO POR EL QUE NO SE HA LLEVADO A CABO NINGUNA ACTUACIÓN PARA CORREGIR LAS DEFICIENCIAS EXISTENTES EN LAS CUENTAS ANUALES DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO.
AUTOR: ALCARAZ MARTOS, FRANCISCO JOSÉ (GVOX)
BOCG, SERIE D, NÚMERO 236, DE 09 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000823).

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señoras y señores diputados.

Comenzamos la sesión de la Comisión, en la que tenemos previsto, por un lado, la comparecencia de la subsecretaria para contestar las preguntas que figuran en el orden del día y, a continuación, tendremos las comparecencias con motivo del plan de trabajo que tenemos elaborado con ocasión de la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030. Por tanto, comenzamos con esa primera parte: contestación a las siguientes preguntas. En primer lugar, primera pregunta del Grupo Parlamentario VOX: Motivo por el que no se ha llevado a cabo ninguna actuación para corregir las deficiencias existentes en las cuentas anuales de la Jefatura Central de Tráfico.

Para su formulación, tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muy buenos días. Gracias presidente.

En las cuentas publicadas de DGT del ejercicio 2019, el informe de auditoría es desfavorable para las cuentas del año 2019. En el apartado 2.1 del informe se recoge: «salvedades por limitaciones al alcance, falta de coherencia en la información sobre recaudación de las tasas por inspección técnica de vehículos», y dice textualmente algo que es bastante preocupante. Dice: «al igual que sucedió en las auditorías correspondientes a los ejercicios debido a la inconsistencia y falta de fiabilidad de la información recibida del organismo, no ha sido posible verificar que la recaudación de 84 971 765,88 en concepto de tasas por la inspección técnica de vehículos ingresadas por las entidades concesionarias de este servicio sea la que

ove.DSCD-14CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 3

corresponde a las inspecciones realmente efectuadas durante el ejercicio por dichos concesionarios». Y sigue diciendo: «como consecuencia de lo anterior, no podemos pronunciarnos sobre la cifra de recaudación de la mencionada tasa efectuada por las oficinas de Inspección Técnica de Vehículos ni sobre los derechos de cobros derivados de la liquidación de la misma. Por ello, la falta de control que evidencia la falta de información fiable y consistente genera un grave riesgo de fraude».

Por ello le pregunto: «¿qué medida va a adoptar el Gobierno para corregir esta situación y qué consecuencias tendrán estas irregularidades contables para los responsables de la contabilidad y funcionamiento de la Jefatura Central de Tráfico?».

Gracias.

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

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Muchas gracias, presidente. Muchas gracias, señoría. Buenos días a todos.

En contestación a su pregunta, señoría, quiero decirle que la Dirección General de Tráfico mantiene algunas diferencias de criterio, algunas discrepancias con la interpretación jurídica de la Intervención Delegada de Hacienda en ese organismo. Esas discrepancias son objeto de análisis y de debate permanente.

No obstante, con el objetivo de mantener una relación de colaboración leal y de absoluta transparencia y buscando siempre la permanente mejora en los procedimientos que debe presidir nuestra actuación, y así procuramos que sea, se han venido abordando distintos cambios y adaptaciones, incluyendo la mejora de la coordinación interna que requiere, en mayor o menor medida, de un proceso temporal de implementación y, a su vez, de una priorización en cuanto al mantenimiento de servicios cuya eliminación supondría un perjuicio irreversible para el organismo. La mejora se ha plasmado en los siguientes cambios ya realizados. Por una parte, una guía de procedimiento de cierre contable y de elaboración de las cuentas anuales. El organismo, la Dirección General de Tráfico, ha procedido a la mejora de la coordinación interna y también de la calidad de la información, con relevancia contable en la gestión económica, para que pueda ser conocida con mayor rapidez y precisión por la unidad de contabilidad en el proceso de elaboración de las cuentas. A tal fin, se dispone ya de una nueva guía de procedimiento de cierre contable y de elaboración de las cuentas anuales.

Por otra parte, se citaba la ausencia de un inventario de bienes inmovilizados. Pues bien, el organismo ha puesto en marcha un plan de acción operativo en varias fases con el objetivo de revisar y actualizar el inventario para mejor adecuarlo a los criterios del informe de intervención. De hecho, comenzó a hacerlo en octubre de 2018, al poco de que llegara el nuevo equipo a las responsabilidades de Gobierno, con una primera fase iniciada el 1 de octubre de 2018, en la que se iniciaron los trabajos correspondientes a la recopilación de información y documentación, diagnóstico inicial de la situación de inventario, diseño de los procesos de mantenimiento integral y actualización de los datos de inventario, así como también planificación de los trabajos. Como decía antes, requieren espacios temporales la realización de algunas mejoras e implementación de algunas decisiones de cambios de protocolos y de criterios de funcionamiento en el organismo.

Ha habido una segunda fase iniciada el 30 de abril de 2020. Con esa fecha tuvo lugar la recepción favorable de la entregable, que incluye el informe sobre programa de trabajo y criterios generales para la realización de inventario. Ha habido una tercera fase, una fase 1.3, que, con fecha 3 de diciembre de 2020, tuvo lugar ya la recepción de los trabajos de campo, la visita a edificios, etiquetado de bienes, toma de datos físicos, así como de formalización de inventario, conciliación física contable, asistencia para la implantación de los procedimientos de mantenimiento integral y actualización del inventario.

Para concluir la primera fase de los trabajos, falta recepcionar el inventario, que lo está realizando Segipsa. En este momento se están ya subsanando las discrepancias entre inventario real y el volcado en Sorolla.

La fase 2 del plan de acción se encuentra en proceso de programación. Una vez iniciados los trabajos, está previsto que su duración no exceda de los veinticuatro meses.

Por otra parte, sobre un comentario acerca de la falta de coherencia en la información sobre recaudación de tasa para la inspección técnica de vehículos, cabe decir lo siguiente: que el organismo cumple, entendemos así, escrupulosamente el procedimiento regulado por la Orden de 5 de marzo de 1999, por la que se establecen la forma y plazos para la liquidación e ingreso por los sujetos pasivos sustitutos del contribuyente de la tasa por anotación de resultados de la inspección técnica de vehículos.

cve: DSCD-14-CO-42

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 4

No obstante, siguiendo las recomendaciones de la Intervención Delegada, a la que, de verdad, le agradecemos su trabajo, porque poner de manifiesto las deficiencias es la mejor forma de identificarlas y proceder a su subsanación, se ha trabajado en el establecimiento de un nuevo sistema para las estaciones ITV, que requiere la anotación previa de la tasa asociada al resultado de la inspección, de forma que haya una correspondencia entre trámite y tasa. Para ello, se ha elaborado una nueva orden ministerial que fue ya aprobada el 8 de marzo y que se publicó en el *Boletín Oficial del Estado* del día 15 de ese mismo mes.

Se trata de una orden por la que se establece el procedimiento para el pago por los sujetos pasivos sustitutos del contribuyente de la tasa por anotación del resultado de inspección técnica de vehículos. A partir de la entrada en vigor, seis meses desde su publicación, las estaciones de ITV tendrán que aplicar una tasa antes de anotar el resultado de inspección con el fin de conseguir un control más eficiente del cobro de estas tasas.

En cuanto a salvedades planteadas por incumplimiento de principios contables o presupuestarios y, en concreto, por la no contabilización de ingresos y derechos pendientes de cobro por sanciones y otros ingresos, me gustaría decir que el organismo cuenta con información desglosada de los derechos pendientes de cobro, incluida en los ficheros de intercambio de datos que, desde el año 2012, se cruzan con la Agencia Estatal de Administración Tributaria. A pesar de ello, y dada la relevancia de la contabilización del histórico de los derechos pendientes de cobro, se formula una consulta a la IGAE —nos preocupaba el tema— requiriendo información en relación con la posible implementación de criterios de mejora que permitieran al organismo realizar correctamente dicha contabilización.

En respuesta a esta consulta, la IGAE ofreció distintas opciones a considerar por el organismo, entre las que se ha estimado como la más adecuada para la provisión de una resolución del órgano competente por la que se declare la prescripción correspondiente con anterioridad a la fecha de alta más IVA en contabilidad.

En cuanto a la anulación y baja en la cuenta de la Jefatura Central de Tráfico de los derechos declarados prescritos, se procedió a la anotación de la terminación y archivo definitivo de actuaciones, con la consiguiente anulación y baja en las cuentas de la Jefatura Central de Tráfico de todas las sanciones referidas en la resolución y relacionadas en su anexo único. Como digo, siguiendo criterios de la propia IGAE, de la Intervención General de la Administración del Estado, en concreto de la oficina delegada en el organismo.

Por lo que se refiere a la omisión de contabilización y contabilización incorrecta, otra observación que recogía el informe, de las aportaciones al Consorcio de Compensación de Seguros del 50 % de la recaudación de sanciones por incumplimiento de la obligación de aseguramiento del vehículo, cabe decir que el pago del 50 % correspondiente a la recaudación de sanciones por incumplimiento de la obligación de aseguramiento está siendo contabilizada y el organismo está al corriente de sus obligaciones con el Consorcio de Compensación de Seguros, sin que la intervención nos haya formulado reparo alguno sobre este tema.

Creo que algo decía también sobre errores, omisiones, falta de claridad en la información contenida en la memoria de las cuentas anuales. Pues bien, de acuerdo con lo dispuesto en el Plan General de Contabilidad Pública, la información incluida en las cuentas anuales debe cumplir requisitos, características de claridad. Atendiendo precisamente a ese requerimiento de la IGAE, la Dirección General de Tráfico considera que, teniendo en cuenta los destinatarios de la misma y su conocimiento razonable de las actividades de la entidad y del entorno en el que opera, la totalidad de la información facilitada al respecto ha sido absolutamente clara y transparente para comprender su significado. Asimismo, la gestión económica del organismo cuenta con adecuados sistemas de control interno y de coordinación de sus departamentos, y existe —no lo ha negado la IGAE— una adecuada supervisión en la elaboración de las cuentas, que, no obstante, se encuentra, por supuesto, en un continuo proceso de mejora, con la finalidad, además, de avanzar hacia lo que queremos implantar en breve, que sería un nuevo modelo de contabilidad analítica.

Por último, quiero mencionar que una reciente resolución de la Dirección General de Tráfico, de 22 de marzo de 2021, acuerda la prescripción de derechos pendientes de cobro derivados de procedimientos de sanciones tramitados por las autoridades dependientes de la Jefatura Central de Tráfico y la baja de los mismos en las cuentas del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico. Todo ello de acuerdo y respondiendo a los propios criterios de gestión dictados por la IGAE.

Espero que con esto haya quedado satisfecha la pregunta de su señoría.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Goicoechea.
Señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Sí. De hecho, la pregunta se ceñía exclusivamente al informe por la inspección técnica de vehículos. Usted ha hecho referencia precisamente también a otras actuaciones como

ove: DSCD-14CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 5

sanciones y demás, y, a raíz de la información que usted nos ha aportado, veremos los siguientes informes de auditoría si realmente están plasmando y solventando estas quejas que dice la propia auditoría.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alcaraz.
¿Quiere añadir alguna cosa, señora subsecretaria?

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Quiero agradecerle a su señoría la pregunta. Nos ha permitido, además, extendernos en algo que creo que es muy importante, que es poner de manifiesto el interés de mejora constante del organismo en su gestión. Por supuesto, continuaremos siguiendo los criterios de la IGAE y pendientes de lo que su señoría pueda preguntarnos, que siempre agradeceremos su interés para mejorar el servicio.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— **TASA DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL DE UNA O MÁS RUEDAS DOTADOS DE UNA ÚNICA PLAZA Y PROPULSADOS EXCLUSIVAMENTE POR MOTORES ELÉCTRICOS, EXISTENTE EN ESPAÑA A 31/12/2020 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034783/0000).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000897).

El señor **PRESIDENTE**: Siguiente pregunta: Tasa de vehículos de movilidad personal de una o más ruedas dotadas de una única plaza y propulsados exclusivamente por motor eléctrico existentes en España a 31 del 12 de 2020.

Para su formulación, tiene la palabra el señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Buenos días, señor presidente. Buenos días, señora subsecretaria.
Doy por reproducida la pregunta.
Gracias.

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

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Señoría, muy buenos días.

En contestación a su pregunta, entiendo que, cuando nos pregunta por la tasa, está preguntando por el número de vehículos de movilidad personal. Yo, sobre esta pregunta, lo que les puedo decir, y es lo mismo que en su momento se remitió al registro del Congreso por la Secretaría de Estado de Relaciones con las Cortes, el 20 de mayo de este año, es que la disposición adicional única del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por la que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado, a su vez, por el Real Decreto 1428/2003 y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, dice que las entidades locales podrán comunicar al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico los vehículos de movilidad personal y bicicletas de pedales, con pedaleo asistido, registrados en sus municipios, de acuerdo con lo que determina el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Insisto en el «podrán» por el carácter potestativo que ello tiene. No tiene carácter obligatorio y es cierto que en el organismo se está valorando la conveniencia, la procedencia o la oportunidad de crear un registro de patinetes. Pero ese registro, en este momento, no existe. Es un tema municipal. Son vehículos que transitan en el ámbito municipal, no tienen matrícula, lo cual hace especialmente difícil el seguimiento del parque disponible en cada uno de los municipios.

Lo que sí está haciendo el organismo, entiendo cuál era el espíritu de la norma y en esa línea, es complementar con recogida de información estadística de los municipios relativa al número de vehículos de movilidad personal y su uso en la medida que los municipios nos pasen esa información. Lo que también estamos haciendo, desde la Dirección General de Tráfico, es en cuestión de estadísticas de

cve: DSCD-14-CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 6

siniestralidad, comenzar a recoger datos de accidentes con vehículos de movilidad personal en el año 2019, y actualmente se está trabajando con las policías de tráfico y con los servicios autonómicos competentes en la mejora continua de esta información.

Esto es todo lo que yo, en este momento, puedo informar a su señoría.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora subsecretaria.
Señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Presidente, con la venia. Gracias.

Señora subsecretaria, nuevamente ustedes han faltado a la cortesía parlamentaria personándose a la tercera convocatoria a contestar estas preguntas reconvertidas.

Es cierto que la pregunta que yo le formulé fue contestada, después de haberse planteado en el mes de febrero, con fecha 20 de mayo del 2021, como usted bien ha dicho, pero el problema de los vehículos de movilidad personal es ya tan acuciante que es que no se puede demorar más la situación de su regulación.

Desde luego, en las ciudades se ha implantado como un modo de desplazamiento estos vehículos de movilidad personal, y, de hecho, ha habido intentos de regulación parcial sobre los mismos, derivado de las potencialidades peligrosas que pueden ellos generar. Así, he de recordarle que la Fiscalía ya se pronunció a este respecto en diciembre del año 2018 y dio instrucciones a las policías locales sobre el tratamiento penal a la accidentalidad en estas vías urbanas. Lo mismo también se produjo por parte de la Federación Española de Municipios y Provincias. Quiero recordarle, también en el mismo año, que publicó un documento ante lo que se veía venir que se denominaba *Recomendaciones de la FEMP sobre la acera y la prioridad peatonal*. Es más, no terminé aquí esta normativa relativa a los VMP, sino que sencillamente la Dirección General de Tráfico, en el año 2019, el 3 de diciembre, realizó un manual para la formulación de denuncias de vehículos ligeros, dando instrucciones a las policías locales para que atacaran este mal que se produce muchas veces por parte de los usuarios de este tipo de vehículos de movilidad personal.

Pero el hito fundamental es el decreto que usted ha mencionado antes, el 970/2020, en el cual ya se cataloga a estos vehículos como vehículos, valga la redundancia, a todos los efectos y sus usuarios tienen las mismas obligaciones que los conductores tanto de motocicletas como de vehículos. Aquí hay un tema que le quiero poner de manifiesto, relacionado con este Real Decreto 970/2020, que es que queremos tener un control de qué vehículos están circulando y ese es el motivo de la pregunta: número de ellos a fin del año 2020, y luego su desglose provincial, que ya sé que eso, si no hay registro, es muy difícil. Ahí sí que lo comprendo, pero nuestra obligación es tratar de llegar más allá.

Pues bien, tal y como establece el Real Decreto 920/2020, que se aprobó en el Consejo de Ministros del pasado 10 de noviembre —que tuvo dos fases de entrada en vigor; una entró en vigor en enero y otra entró en vigor el 11 de mayo—, para estos vehículos se prevé que deben circular bajo el amparo de un certificado de características que acrediten que cumplen los requisitos. Pero este certificado de características se basa en un manual que tiene que elaborar la Dirección General de Tráfico mediante resolución del propio director general. Este manual es el pórtico de entrada, pero en este decreto, malpensado a mi modesto entender, se da un plazo de dos años a la Dirección General de Tráfico para elaborarlo, con lo cual vamos a tener un vacío con este tipo de vehículos y no vamos a saber si los que circulan realmente tienen las características oportunas durante un plazo de dos años, más luego, lo que sucederá en cuanto al periodo de adaptación de este certificado de características técnicas, que ya sabemos que la Administración en estos supuestos no funciona a la velocidad que nosotros, los legisladores, queremos. Por eso, señora subsecretaria, ahí le pido que urja al organismo regulador, a la Dirección General de Tráfico a que apruebe este manual ya, que sé que están trabajando, que hay reuniones varias al respecto, pero que lo aprueben ya porque es el pórtico de entrada a ese certificado tan importante para tener más control sobre los vehículos de movilidad personal.

Le he mencionado antes el problema que está causando el tráfico de estos vehículos tanto por aceras como por sitios que no procede, y que la Fiscalía de Seguridad Vial ya se pronunció, como le he dicho, en el año 2018. Pero es que ayer mismo por la tarde, asistimos a unas nuevas declaraciones del fiscal de Seguridad Vial, el señor Vargas, en el sentido de que ha remitido un informe a todas las policías urbanas de tráfico de España para que intensifiquen —fjese en qué situación estamos— los controles de alcohol y drogas de usuarios de vehículos de movilidad personal, como patinetes eléctricos y ciclistas que circulan por las ciudades. O sea, la situación se está viendo que es muy complicada, al margen de esa estadística que ustedes están elaborando de la accidentalidad que están provocando este tipo de vehículos.

cve: DSCD-14CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 7

Y sigue el señor Vargas, el señor fiscal, diciendo que se viene produciendo incumplimiento sistemático de las normas, que generan riesgo para la movilidad sostenible. Es más, exige —y para eso es necesario ese registro y tanto el certificado de características como el previo manual— un seguro a los usuarios de este tipo de vehículos y también a las bicicletas, porque se están produciendo situaciones conflictivas en las grandes ciudades. Asimismo, al señor Vargas también ayer le escuché por la radio mencionar que se están poniendo en circulación vehículos no homologados, con lo cual todavía se genera más riesgo y peligro.

Por tanto, nuestra pregunta tiene un fundamento muy sólido, muy profundo, que es que las entidades locales podrán, no, el podrán habría que suprimirlo y habría que decir: están obligadas a comunicar al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico. ¿Por qué? Porque la situación se está yendo de las manos y de ahí nuestro interés y nuestra pregunta al respecto que ustedes nos han contestado diciendo que se está elaborando ya. Con lo cual, le agradezco que traslade lo que le ha dicho nuestro grupo parlamentario al respecto de la preocupación que tenemos compartida con el fiscal de Seguridad Vial a este respecto.

Muchas gracias, señora subsecretaria, por su comparecencia.

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

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Señoría, lo primero que querría es hacer referencia a ese comentario que ha hecho sobre descortesía, que reconozco que me duele porque desde luego procuramos y procuro muy especialmente no ser descortés, sino todo lo contrario con esta Comisión que para nosotros es valiosísima. Para la seguridad vial esta Comisión ha sido, desde el principio de la creación de la Comisión, uno de los instrumentos más importantes para llevar la seguridad a las carreteras españolas. Sin duda, además, se ha conseguido hacer un trabajo entre todos absolutamente constructivo, porque lo cierto es que, entre todos, si no satisfechos porque las cifras de siniestralidad nunca nos pueden dejar satisfechos, sí es cierto que demuestran que se está haciendo un trabajo muy serio en este país y lo estamos haciendo entre todos.

Es cierto que nos vimos el día 24 de mayo y que, a continuación, hubo unas solicitudes de comparecencia que se hicieron con muy corto periodo de tiempo y las agendas son siempre muy complicadas. Me hubiera encantado poder venir antes porque, como digo siempre es una satisfacción venir y más lo sería, incluso, si no fuera a responder preguntas, sino que pudiéramos entrar en análisis más amplios de cuestiones como la que está suscitando. La preocupación con los vehículos de movilidad personal la compartimos. La compartimos con el fiscal, con nuestro querido fiscal, que tanto nos ayuda también a configurar preocupaciones, porque desde las preocupaciones, que es la forma de detectar necesidades y problemas, nosotros intentamos resolverlo e intentamos hacerlo con un equipo técnico de una calidad magnífica, con una colaboración que siempre sabemos que podemos encontrar en esta Comisión. La preocupación nos la llevamos a un real decreto que dejó claro algo que algunos considerábamos que ya lo estaba en la ley, que es que son vehículos y siendo, por tanto, vehículos, todos esos vehículos de movilidad personal tienen que estar sometidos a unas reglas de uso, porque la generalización de los mismos supone un incremento del riesgo que suponen tanto para sus usuarios como para el resto de los usuarios de las vías.

Pero también saben —y ustedes han tenido responsabilidades de Gobierno— cómo tienen que hacerse las cosas, cuáles son los múltiples actores que participan en la elaboración de disposiciones, incluso las de carácter técnico, cómo aquí hay que sumar muchas perspectivas, muchas perspectivas desde distintos departamentos ministeriales, pero muy especialmente desde las responsabilidades de los municipios, entidades locales que tienen la principal competencia. No hubiéramos podido poner un imperativo, que quizá hubiera sido deseable desde un punto de vista de conocimiento más exhaustivo de la realidad, pero con lo que sí contamos siempre en materia de seguridad vial, y estoy segura de que vamos a seguir contando, es con la voluntad de colaboración de todos los actores implicados. Estoy convencida de que eso llevará a resultados productivos con las entidades locales de cara a la elaboración de ese manual al que ha hecho referencia que, desde luego, cuanto antes pueda tenerse, mejor será para todos.

Así que, una vez más, muchas gracias porque sus preguntas son siempre necesarias y útiles para configurar nuestros objetivos, identificar nuestros problemas e intentar resolverlos.

Muchísimas gracias.

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

cve: DSCD-14-CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 8

- **COSTE PARA LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO DEL TRANSPORTE DE LOS FUNCIONARIOS EXAMINADORES A LOS CENTROS DE EXAMEN EN EL AÑO 2020 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034813/0000).**
AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)
MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)
BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000898).

El señor **PRESIDENTE**: Siguiendo pregunta: Coste para la Jefatura Central de Tráfico del transporte de los funcionarios examinadores a los centros de examen en el año 2020.

Para su formulación, tiene la palabra el señor Gamazo.

Adelante, señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias, presidente, señorías. Bienvenida, señora subsecretaria de nuevo.

A la tercera va la vencida. Espero que mi comentario no le duela porque no es un comentario, una crítica personal hacia usted, sino hacia el Gobierno en conjunto. Usted no es la única subsecretaria ni la única alto cargo del Gobierno que tiene la obligación de venir a responder a las respectivas comisiones del Congreso.

El pasado lunes, 26 de abril, en esta Comisión de Seguridad Vial, estaba prevista la comparecencia de la autoridad competente del Gobierno al objeto de responder a cinco preguntas orales procedentes de la conversión de preguntas escritas no contestadas en plazo formuladas por distintos diputados del Grupo Parlamentario Popular. El Gobierno de Sánchez, el que hoy dará un golpe de gracia a la legalidad permitiendo el indulto, no compareció por motivos de agenda. Un mes después, el lunes 24 de mayo, el Gobierno tampoco compareció para responder a esas cinco preguntas del 26 de abril; también alegó problemas de agenda. Señora subsecretaria, las preguntas que hoy va a responder se las teníamos que haber formulado a alguien del Gobierno, a usted o a cualquier otro responsable, el 26 de abril; no vino nadie. Las debimos haber preguntado el 24 de mayo; tampoco compareció nadie. Hoy se las formulamos a usted. Sabe perfectamente que las preguntas formuladas al Gobierno son un instrumento de control ordinario al mismo, y con el reiterado desplante de este Gobierno, los socialistas han vuelto a atacar la facultad que ostentamos los diputados para ejercer la función constitucional de control, como consecuencia de la no contestación a las preguntas concretas formuladas por los diputados de este grupo parlamentario, del Grupo Parlamentario Popular, lo que supone, a nuestro entender, una falta de respeto no solo hacia nosotros, hacia los diputados del Grupo Parlamentario Popular, sino hacia todo el Parlamento. Ese latiguello de no comparecer por motivos de agenda no cuela, no es creíble. Más que una excusa fundamentada y justificada lo que denota es la clara voluntad, la evidente intención del Gobierno de mofarse de los diputados que formulan las preguntas porque tienen interés en conocer y en mejorar las acciones del Gobierno. No tiene este Gobierno la más mínima intención de cumplir con su obligación constitucional y reglamentaria, porque no existe ningún motivo que impida al Gobierno asistir a una comisión previamente convocada, incluyendo en el orden del día la formulación de preguntas orales procedentes de preguntas escritas, ninguno. Producidas por tanto tres incomparecencias del Gobierno en esta Comisión, tres alternas y dos consecutivas, sin que haya mediado justificación expresa debidamente fundada en derecho, nos encontramos ante un flagrante incumplimiento del Reglamento de la Cámara, señora subsecretaria, incumplimiento no suyo, incumplimiento del Gobierno. Por tanto, espero que el dolor sea compartido y no individual, porque es un incumplimiento del Gobierno. El Gobierno, como le he dicho al principio, está repleto de altos cargos y cualquiera hubiese podido venir a responder. Alguien tendría la agenda libre o en abril o en mayo.

Dicho esto, entremos en la cuestión que nos ocupa. El Grupo Parlamentario Popular considera que los centros de exámenes de desplazados de Tráfico son imprescindibles para evitar la despoblación de determinadas comarcas de nuestro país, además de suponer un ahorro en el consumo de combustible y, por tanto, una menor contaminación y una disminución de la inversión en tiempo para los ciudadanos y, por tanto, un ahorro en los costes de oportunidad. Mi grupo pone en valor los centros de examen de desplazados de la DGT, ya que evitan esos desplazamientos a las capitales de provincia donde se encuentran las jefaturas, con los gastos e inconvenientes que eso supone para los alumnos que se están preparando para obtener el permiso de conducir, es decir, que aún no pueden desplazarse por sus propios medios, pero el desplazamiento que los funcionarios examinadores realizan a los centros de desplazados no es a coste cero para las arcas públicas. De eso se trata esta pregunta, de conocer, de poner en

ove: DSCD-14CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 9

bandeja al Gobierno que nos informe a nosotros y a la ciudadanía de cuál es el coste de ese servicio esencial, de ese servicio público de exámenes que reciben los ciudadanos. Nos interesamos por conocer el coste que supone para la Jefatura Central de Tráfico, el detalle de ese coste por jefaturas provinciales y el desglose de los contratos durante el ejercicio 2020.

Muchas gracias.

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

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Buenos días, señoría.

Tenemos dos cuestiones planteadas, una es la pregunta que me había traído aquí, la pregunta transformada en oral, y otra son sus consideraciones sobre la actividad del Gobierno en su función de someterse al control de esta Cámara, incluso nuestras respuestas a las múltiples preguntas recibidas. Quizás comience por la segunda de las cuestiones planteadas, que ha sido precisamente la pregunta que me ha traído aquí.

En cuanto a los costes del servicio de transporte, efectivamente todo tiene un coste, y acercar la realización de los exámenes a los ciudadanos también lo tiene, pero nuestra obligación, obviamente, es no gastar, sino invertir, en este caso invertir en servicio público respondiendo a ese problema planteado, que es el de facilitar los desplazamientos y también facilitar el trabajo a nuestros examinadores para que resulte más eficiente; nuevamente, identificar un problema y resolverlo con capacidad gestora solvente.

En relación con el importe abonado por la Jefatura Central de Tráfico en concepto de servicio de transportes de los funcionarios examinadores a los centros de examen en 2020, ascendió a 337 854,97 euros. En relación con el detalle de los costes del servicio de transportes, puedo decir lo siguiente. Haré el desglose por provincias. Quizás no sea luego necesario repetir lo que ya les hemos dado por escrito sobre el tipo de contrato o con quién se ha hecho el contrato, salvo que su señoría lo estime oportuno, pero mencionar las provincias pone de manifiesto dónde se ha abordado una solución de esta naturaleza. En la Jefatura Provincial de Tráfico de Barcelona y oficina local de Sabadell, por un importe de 147 306,50 euros; en la Jefatura Provincial de Tráfico de Burgos, por valor de 32 604 euros; en la Jefatura Provincial de Tráfico de Cantabria, 16 322,90 euros; Jefatura Provincial de Tráfico de Castellón, por valor de 24 024 euros; Jefatura Provincial de Tráfico de Córdoba, 52 624 euros; la Oficina Local de Tráfico de Gijón, 3724 euros; Jefatura Provincial de Tráfico de Guadalajara, por valor de 2520 euros; Jefatura Provincial de Tráfico de Lleida, 29876; Jefatura Provincial de Tráfico de Málaga, 32 769; Jefatura Provincial de Tráfico de Murcia, 14 256; Jefatura Provincial de Tráfico de Salamanca, 15 334, y Jefatura Provincial de Tráfico de Sevilla, 6494. Estos fueron los contratos realizados durante 2020 para el transporte de examinadores y desplazamientos hacia los puntos de examen.

Como he dicho, adjuntamos también en el momento de la contestación —que, si yo no tengo mal la fecha, entró en el Registro del Congreso el 31 de marzo de 2021—, para cada una de las jefaturas la modalidad contractual utilizada, así como también la empresa con la cual se efectuaron esos servicios. Salvo que su señoría me diga otra cosa, no sé si quiere que continúe con la lectura del detalle de la contestación enviada ya por escrito, que resulta un tanto prolija. Por mi parte no tendría ningún inconveniente.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Únicamente si hay alguna variación.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón.

Lo que usted considere. Si quiere leerla, la lee, y, si no, se remite a ella. Como usted considere.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Me remito a la contestación dada por escrito, porque me parece que, si no, empleamos el tiempo en una contestación que ya tienen sus señorías.

Quizás comentarle, sobre el tema de la participación del Gobierno en las tareas de este Poder Legislativo, que tiene una función fundamental de control del Gobierno, que este Gobierno se lo toma muy en serio, señoría. Lo digo a título personal, porque siendo competente en la materia me hubiera gustado ser yo quien asistiera a esas citas para poder contestar adecuadamente a sus preguntas, pero no nos inventamos la agenda. La agenda es —me temo— muy intensa y muchas veces se cierra con mucha antelación. Venir a esta Cámara no diré que es siempre una satisfacción, porque me gustaría que el trabajo constructivo para tratar los temas de la entidad que manejamos en materia de seguridad vial lo

cve: DSCD-14-CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 10

podríamos hacer con otra extensión, con tiempo suficiente y no tan vinculado al objeto de las preguntas parlamentarias, pero están en su absoluto derecho, y por nuestra parte tenemos la obligación de asistir. Eso es lo que venimos haciendo con las preguntas. De hecho, yo creo que este es uno de los Gobiernos más preguntados, pero es también uno de los Gobiernos que más ha contestado. Solamente en los cinco meses de esta legislatura, de las 27 930 iniciativas de control por escrito planteadas, el Gobierno respondió a 20 221, lo que supone un 72,40%. En el mismo periodo de la X Legislatura se plantearon 9001 preguntas escritas y se contestó el 55%. En el mismo periodo de la XII Legislatura, en 2016, se plantearon 12 118 preguntas escritas y fueron contestadas el 26,57%, es más, llevamos contestadas el 96,11% de las preguntas escritas planteadas por diputados y senadores con fecha de vencimiento anterior al 1 de julio. De las 28 117 preguntas presentadas, y destaco el número por el incremento que supone sobre otras legislaturas, se han contestado 27 024. Por tanto, como decía, se han incrementado mucho las preguntas, pero también el porcentaje de contestación, porque nos lo tomamos muy en serio, porque dentro del trabajo de gestión que tenemos que hacer, está el de gestionar adecuadamente esta función fundamental que tiene la Cámara, que es la de control del Gobierno.

Lo mismo podría decir de las comparecencias. El número de comparecencias del conjunto del Gobierno, pero muy especialmente del Ministerio del Interior, ha sido muy alto. Respecto a Interior, a 20 de junio de 2021, el director general de Tráfico ha tenido catorce intervenciones, incluso ha estado el director del Observatorio de Seguridad Vial; nuestro ministro, 198; el secretario de Estado, 92; yo he atendido 47, de acuerdo con la propia página del Congreso, y con las de hoy, 53. Nos lo tomamos muy en serio, señorita, tan en serio que tuvimos que responder todas las preguntas que se habían transformado en orales cuando llegó el nuevo equipo al ministerio y que no habían sido contestadas en su momento. Si no recuerdo mal, eran 911 las preguntas que nos encontramos transformadas en orales, y algunas las tuvo que contestar el mismo alto cargo que en su momento las planteó como diputado de esta Cámara. Nos lo tomamos muy en serio, de verdad que lo hacemos, y así queremos seguir haciéndolo, porque es nuestra obligación y porque sin duda tiene que suponer una mejor gestión de los intereses públicos y, por tanto, una mejor respuesta a las ciudadanas y a los ciudadanos que son a quienes nos debemos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora subsecretaria.
Señor Gamazo.

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

Para nosotros, señora Goicoechea, también es una satisfacción verla aquí y poder formularle preguntas y debatir con usted, porque sus respuestas y nuestras preguntas son ventajosas si con ello hacemos posible que mejore el funcionamiento de la Administración y del Gobierno. Estamos seguros de ello.

¿Cuál es la causa de la variación de esos 110 000 euros entre la inversión en el servicio público de transportes de examinadores entre el año 2020 y 2019, porque hemos visto que hay 110 000 euros más en el año 2020?

Quiero comentarle también que con los centros de desplazados existe un problema, el problema de que con ese desplazamiento, el tiempo que invierten los funcionarios examinadores en desplazarse es un tiempo que no destinan a examinar, porque llegan un tiempo más tarde, incluso horas, porque fichan en su jefatura provincial, y luego han de volver, y la jornada por tanto finaliza antes. Lo que nos piden desde el sector es que reactiven el plan de horas extras y lo pongan en marcha especialmente en los centros de desplazados para hacer posible que no haya una discriminación entre los alumnos que viven en las capitales de provincia y en sus áreas metropolitanas y los que viven en las comarcas alejadas de las capitales de provincia.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Gamazo.
Señora Goicoechea, ¿quiere añadir alguna cuestión?

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Su señorita tiene razón, hay una diferencia entorno a 10 000 euros entre un año y otro. El año 2020 ha sido un año absolutamente excepcional. En esa excepcionalidad y limitación de movilidad, siempre que se gestiona, hay que tomar decisiones, y cuando se toman decisiones se pueden hacer unas cosas y se dejan de hacer otras, se tiene que hacer una valoración. En este caso lo que hicimos fue valorar la comodidad y la factibilidad de realizar exámenes para nuestros ciudadanos que tenían limitada su movilidad. Por tanto, lo que hicimos fue mover

ove.DSCD-14CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 11

a nuestros examinadores para acercarlos donde estaba el problema. Eso tiene unos costes, pero entendemos que eso es gestionar y utilizar el dinero público, intentando hacerlo de la manera que resulte más eficiente y que, por supuesto, dé mejor servicio a nuestros ciudadanos.

Sobre los examinadores, compartimos su preocupación. Es uno de los colectivos esenciales. Son uno de esos elementos fundamentales del servicio público que, además, llega directamente a los ciudadanos. Es un privilegio del Ministerio del Interior tener tantas competencias que llegan directamente a los ciudadanos. Nos lo tomamos muy en serio. Desde que llegamos vimos que teníamos un problema con el número de examinadores con el que contábamos, que teníamos una plantilla que había tenido disminuciones constantes en los años anteriores y abordamos en serio el tema. De hecho, se acaban de incorporar treinta y nueve nuevos examinadores —eran cuarenta, pero hay uno de esos nuevos funcionarios que se incorporará algo más tarde como consecuencia de un tema personal y aplicando una figura para su incorporación posterior— y tenemos también treinta y cinco examinadores interinos por vacante, que es muy importante —hemos hecho una operación con Función pública, y agradezco desde aquí al Ministerio de Política Territorial y Función Pública su disponibilidad a entender las necesidades que teníamos—, que están haciendo ya el curso para su incorporación en breve. De hecho, esperamos que estén en sus destinos el día 28 de junio. Además, hemos conseguido del Ministerio de Política Territorial y Función Pública sesenta examinadores más, sesenta interinos por seis meses, en este caso, que también estarán en sus destinos a lo largo de este verano. Y tenemos también treinta y cinco examinadores de la oferta de empleo público de 2020, de acceso libre, que van a realizar ya la primera de las pruebas el 4 de julio, fecha en la que, por cierto, también concurrirán los candidatos al Cuerpo General Administrativo, especialidad de Tráfico, promoción interna, correspondientes a 2019-2020, que son cien plazas acumuladas. También estamos valorando la posibilidad de incrementar la bolsa de horas extra, para lo cual necesitaremos al Ministerio de Hacienda, como siempre. Como digo, somos conscientes del problema que teníamos con la plantilla de examinadores que nos encontramos, que era de 751 en 2018 y llegaremos a los 911 como consecuencia de las medidas que estoy diciendo. Insisto, se trata de identificar el problema —lo hemos identificado gracias a todos— e intentar poner los medios para resolverlo, y para poner los medios son fundamentales otros departamentos ministeriales con competencias en materia de recursos humanos y presupuestaria y también es fundamental esta Comisión, como siempre, contribuyendo a detectar esos problemas y a valorar las distintas vías de solución, vías de solución que a veces dejan algunas cosas pendientes de resolución, pero que sin duda acabarán siendo idóneas para resolver y para atender mejor el servicio público correspondiente a la Dirección General de Tráfico.

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

— **IMPORTE QUE ABONÓ LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO POR EL SERVICIO DEL TRANSPORTE DE LOS FUNCIONARIOS EXAMINADORES A LOS CENTROS DE EXAMEN EN EL AÑO 2019 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034816/0000).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000899).

El señor **PRESIDENTE**: Siguiente pregunta: Importe que abonó la Jefatura Central de Tráfico por el servicio de transporte de los funcionarios examinadores a los centros de examen en el año 2019. Para su formulación, tiene la palabra el señor Gamazo.

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

Señora subsecretaria, bienvenidos sean todos esos examinadores interinos. Ojalá hubiesen venido antes si hubiesen aceptado la propuesta del Partido Popular de esa bolsa de examinadores de Tráfico que desde junio del año pasado venimos haciendo.

Ya que estamos hablando de los funcionarios examinadores, en este caso del coste de su transporte a los centros de desplazados, y ya que compartimos tanto el Gobierno como la oposición, en este caso el Grupo Parlamentario Popular, la preocupación por la labor de los funcionarios examinadores, quiero aprovechar para comentarles una petición del colectivo examinador de Tráfico y comentarle un problema

cve: DSCD-14-CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 12

de algunos funcionarios examinadores de la DGT, en concreto los funcionarios examinadores que aprobaron las pruebas selectivas para el ingreso en el Cuerpo de Gestión de la Administración Civil del Estado, de la oferta de empleo público de 2018. A principios de marzo, de este marzo, se les comunicó a través de sus jefes provinciales de Tráfico su reclasificación del puesto actual de examinador C1-C2, a examinador A2 nivel 20. El problema que les ha surgido es que en abril el Gobierno, su Gobierno, señora Goicoechea, ha cambiado de criterio y parece que ya no tiene en cuenta el personal que desempeña puestos de trabajo específicos, como los examinadores de Tráfico, que promocionan a un grupo superior. Nos cuentan que el Gobierno no piensa hacer las correspondientes modificaciones de nivel en los puestos específicos de origen, tal y como se ha venido haciendo hasta ahora, y el criterio que parece que van a tomar es que si el personal quiere promocionar a un grupo superior tendrá que aceptar ir a otro puesto de trabajo de cuerpos generales del C1 y A2, posiblemente mucho peor retribuido que el que tenían. Si eso es así, nadie entiende qué sentido tiene esa promoción. Usted sabe que el número de examinadores es deficitario. El Gobierno se encontró con un número de examinadores en 2018. El Gobierno del Partido Popular adoptó medidas en 2017, con esas 505 plazas que se crearon para mejorarlo, y usted se encontró con cierto trabajo hecho. Hemos trasladado constantemente al responsable de Tráfico y a usted el deficitario servicio público de exámenes y hemos criticado el sistema CAPA que usted defiende tanto. ¿Cómo el Gobierno, señora Goicoechea, en concreto su ministerio, el del Interior, no hace todo lo posible para no perder examinadores que no quieren irse, en este caso doce examinadores que han aprobado la promoción y a los que el Gobierno les dice que naranjas de la China, que no van a promocionar? ¿Cómo el Ministerio del Interior, por un lado, está incentivando que vengan examinadores interinos —usted nos ha dado la relación de los que van a venir inminentemente, con resoluciones suyas, señora subsecretaria, del 4 y del 11 de marzo— y, por otro, permite que salgan examinadores formados y con experiencia? Es ilógico. Es incomprensible, porque en la oferta de empleo público de 2019 están comprometidas 1000 plazas para promoción interna del Cuerpo de Gestión de la Administración Civil del Estado y en la oferta de empleo público de 2020, 1050. Si en la de 2018, que había 400 plazas, aprobaron quince examinadores, en las de los años 2019 y 2020 se puede estimar que el número sea superior. ¿Tiene pensado el Gobierno pasar por alto este problema o, por el contrario, va a proporcionar una solución a los examinadores que por derecho quieren promocionar? No tiene ningún sentido haber iniciado un procedimiento de contratación de interinos por falta de examinadores y, por otra parte, no contemplar una salida satisfactoria para ambas partes, tanto para los examinadores como para la DGT y dejar de mermar más aun si cabe el servicio público de exámenes, porque no nos sobra ningún examinador. Hacen falta más, muchísimos más. Señora subsecretaria, a los doce examinadores que aprobaron como resultado de la oferta de empleo público de 2018 al Cuerpo de Gestión de la Administración Civil del Estado se les comunicó que en sus jefaturas no existían puestos vacantes para poder ofertar. Esas limitaciones pueden hacer que se pierdan un total de doce funcionarios examinadores, doce puestos de trabajo, gente formada, gente con experiencia. Si el Gobierno no encuentra una justa solución al problema de estos examinadores, de estos funcionarios que han promocionado, estarán desincentivando al resto de funcionarios examinadores para que en un futuro se presenten a procesos selectivos de promoción interna. Señora subsecretaria, ¿piensa el ministerio, piensa el Gobierno iniciar con carácter urgente los trámites para la modificación de la relación de puestos de trabajo del puesto de examinador C1-C2 convirtiéndolo en un puesto adscrito a los subgrupos C1-A2, tal como le ha pedido recientemente la Asociación de Examinadores de Tráfico?

Expuesto este serio problema actual, que preocupa a doce examinadores y que puede mermar las capacidades de examen de la Jefatura Central de Tráfico, cuando no estamos para perder ni a una persona, estamos escasos de recursos humanos y todos son bienvenidos, nos gustaría que nos aclarara la situación y nos respondiera a la pregunta sobre el importe que abonó el Gobierno por el servicio de transporte de los funcionarios examinadores a los centros de exámenes desplazados de Tráfico en el ejercicio 2019.

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

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Señoría, vuelvo a decir lo mismo que he dicho a lo largo de esta comparecencia. Me encantaría disponer de más tiempo y de otro formato, porque los temas que plantea son sin duda apasionantes. Lo digo porque me he dedicado muchos años a la gestión pública y me parece apasionante todo lo que está planteando y responde a muchas de las reflexiones que estamos haciendo, de hecho, estaba utilizando usted el futuro sobre

ove.DSCD-14CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 13

decisiones que aún no se han tomado, pero me temo que el formato es el que es y, por tanto, lo primero que tengo que hacer es contestar a la pregunta que ha devenido en pregunta oral. Lo haré de la misma forma que lo he hecho en la anterior, haciendo referencia a la cuantía, que efectivamente fueron 227982,70 euros en 2019 frente a los 337854 que mencionaba antes. Como ya decía, el año 2020 ha sido un año excepcional, la limitación de movilidad ha afectado a todos los ciudadanos españoles y, por tanto, acercar algo que sabíamos que era tan importante y tan difícil en un momento de pandemia, tanto por las limitaciones de los ciudadanos, como por las limitaciones de los propios funcionarios, era una obligación. De ahí que hayamos hecho un mayor gasto público durante ese año, incluso las provincias —que sí las voy a mencionar, porque puede ser de interés— son distintas. Coinciden dos de ellas, Burgos y Castellón, con unas cuantías algo menores a las del año 2019 que he leído antes. En resumen, fueron menos las provincias en las que se recurrió a este mecanismo, a esta forma de desplazamiento. Fue en la Jefatura Provincial de Burgos, por 37 176; en la de Cáceres, por un valor de 45 789; la Jefatura Provincial de Tráfico de Cádiz también abordó esta medida, por un coste de 23452; la de Castellón, al igual que en 2020, en este caso fueron 20 625 euros; la de León, 26 950, y la de Valencia, 77 990. Y me remito a la contestación por escrito que hicimos con el detalle contractual, que por supuesto facilitamos también a esta Comisión.

Menciona la bolsa. No quiero entrar en temas que no eran objeto de convocatoria porque me voy a ir de plazo y, como otras veces les he dicho, disponer de tan poco tiempo para preguntas tan sumamente interesantes y que dan para tanto contenido lo que va a hacer es empobrecer mi contestación y, por tanto, privarles a ustedes de conocimiento y a mí de la posibilidad de explicar suficientemente algunas cosas. Sin embargo, creo que incurre en una contradicción, señoría, y quizás tuviera que reflexionar sobre ello. La promoción interna es un proceso por el cual voluntariamente un funcionario concurre a otro cuerpo o escala de un grupo de titulación superior y esos grupos de titulación superior tienen a su vez otra posibilidad de puestos de trabajo con contenidos funcionales, niveles de responsabilidad y exigencias de capacitación distintas, lo cual supone que son funciones distintas de las que venían realizando con anterioridad. Me preocupan mucho esas doce personas. Aprecio su esfuerzo inmenso de promocionar mientras se está en el servicio activo y, además, en un servicio tan exigente como el de examinadores. Les felicito por ello y les deseo una larga trayectoria y carrera profesional como funcionarios del Cuerpo de Gestión, lo que ocurre es que los funcionarios examinadores no son del Cuerpo de Gestión, son del Grupo C1, no son A2. Ese es un tema sobre el que estamos reflexionando necesariamente. En cuanto a la bolsa, estamos en proceso. Las cuestiones técnicas en materia de personal son complejas en la Administración. Estamos procediendo a valorar cómo constituir esa bolsa para que nos dé muchísima más flexibilidad de adaptación.

Como he dicho, sus preguntas siempre son atinadas y van además por las líneas de reflexión y trabajo con las que estamos. Pero, de verdad, reflexione sobre esa contradicción entre cuál es, tanto a título personal como de organización, un proceso de promoción interna, lo que supone para los individuos que concurren a él y lo superan y lo que supone para la Administración disponer de profesionales que han acreditado una capacitación y una capacidad para acceder a otro tipo de funciones. Aun así, como bien decía, todo es en futuro y todo es hipotético. Por tanto, vamos ver cuál es finalmente la decisión que se adopta en relación con este tema y quizás más adelante podamos volver a hablar sobre ello cuando su señoría lo considere.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracia, señora subsecretaria.
Muy brevemente, señor Gamazo. Un minuto, si quiere añadir alguna cosa.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Simplemente que estaremos expectantes a la solución en un futuro inminente, porque estos doce funcionarios necesitan una solución inminente y se quejan de que en sus jefaturas provinciales si que habría puestos de trabajo si se realizase esta reclasificación. Lo que ocurre es que esos puestos se están ocupando con comisiones de servicio y no los pueden ocupar ellos. Valórenlo, y si no vienen a petición propia, ya formularemos una petición de comparecencia para que nos cuente cómo queda este asunto.

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

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Evidentemente, estamos trabajando en ello y tendremos ocasión de hablar sobre el particular.
Muchas gracias.

cve: DSCD-14-CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 14

- **PREVISIONES ACERCA DE APORTAR ALGUNA SOLUCIÓN A LA SITUACIÓN DE COLAPSO EN LOS EXÁMENES DE CONDUCIR EN LA PROVINCIA DE VALLADOLID Y DE REFORZAR LA PLANTILLA DE EXAMINADORES DE PRUEBAS PRÁCTICAS DE CONDUCIR (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034825/0000).**
AUTOR: CARAZO HERMOSO, EDUARDO (GP)
ALONSO PÉREZ, JOSÉ ÁNGEL (GP)
GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)
BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000900).

- **EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE EXAMINADORES DE LAS PRUEBAS DE CONDUCIR EN LA PROVINCIA DE VALLADOLID EN EL PERIODO 2018-2020 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034827/0000).**
AUTOR: CARAZO HERMOSO, EDUARDO (GP)
ALONSO PÉREZ, JOSÉ ÁNGEL (GP)
GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)
BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000901).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a las dos últimas preguntas, que se van a agrupar, sobre previsiones acerca de adoptar alguna solución a la situación de colapso en los exámenes de conducir en la provincia de Valladolid y de reforzar la plantilla de examinadores de pruebas prácticas de conducir y evolución del número de examinadores de pruebas de conducir en la provincia de Valladolid en el periodo 2018-2020. Para su formulación, tiene la palabra el señor Carazo.

El señor **CARAZO HERMOSO**: Muchas gracias, presidente.

Buenos días, señora Goicoechea. Comparece usted por fin en esta Comisión en un día triste para la democracia española y para el Estado de derecho en España, pero nuestro deber como diputados es continuar con nuestra labor de control y uno de esos deberes es precisamente traer a la Cámara las preocupaciones de nuestras circunscripciones. Hoy le pregunto concretamente por una demanda de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Valladolid, de Apaeva. Hay lugares en la vida por los que todos o casi todos pasamos, y uno de ellos son las autoescuelas. Yo creo que no es necesario remarcar en esta Comisión su importancia no solamente para generar empleo, sino también para dar una educación vial de calidad a nuestros conductores.

Esta pregunta tiene origen en una pregunta escrita del pasado mes de febrero, a petición de Apaeva. El Gobierno, como tantas otras veces, no nos responde o se va por los cerros de Úbeda o responde tarde, como es el caso, lo que lleva a que hayamos convertido esta pregunta escrita en una pregunta oral.

Hablaba usted, señora subsecretaria, de agenda. Los que hemos tenido alguna responsabilidad de gobierno en alguna Administración sabemos que las agendas son muy apretadas, pero también sabemos que son cuestión de prioridades. Por tanto, hay que ver si se da prioridad al Parlamento y al Congreso en su función de control o si se tiene como un elemento incómodo que no se quiere que controle a un Gobierno que no está muy acostumbrado al control y que no se caracteriza precisamente por su humildad. Las prioridades también marcan que se venga antes o después a esta Comisión.

Yendo al tema concreto de la pregunta, Apaeva, como usted sabe, había denunciado la situación de colapso de las pruebas prácticas que ocurrió en toda España. Después de la crisis del COVID, hubo que suspender la realización de pruebas prácticas durante varios meses a consecuencia de la pandemia. Ello originó un tapón de alumnos en espera de realizar estas pruebas, y a esto se unió la escasa dotación de examinadores en Valladolid, concretamente solo seis examinadores y un coordinador de exámenes para una provincia de más de 500 000 habitantes, lo que nos situaba como la quinta provincia con peor ratio de examinadores por habitante en toda España. El resultado fue que había que esperar mucho tiempo para realizar la prueba práctica del carné de conducir, lo que desincentivaba a los aspirantes a matricularse en las autoescuelas, que además no podían dar salida a sus alumnos y, por tanto, no podían recibir nuevos aspirantes. Ello tenía una repercusión negativa no solo en el tiempo que se tardaba en realizar esa prueba práctica de conducir, sino también en el empleo de un sector que estuvo muy golpeado durante esos meses por la crisis, como toda la economía española. Respondieron tarde, como digo, el 22 de marzo, si bien es verdad que lo hicieron con bastante precisión en una respuesta escrita. En ese momento hablaban de una plantilla teórica de

ove.DSCD-14CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 15

ocho plazas, con seis efectivos en la práctica, pero tras las denuncias de Apaeva y de las autoescuelas y de este grupo parlamentario aportaron una solución, que era la incorporación de un nuevo examinador fijo en la provincia del Valladolid y, entre tanto, un examinador itinerante, en principio hasta el mes de marzo, hasta la incorporación de ese examinador fijo, de forma que la plantilla quedaría con siete examinadores fijos. Efectivamente, se produjo dicho refuerzo y además se ha anunciado una nueva contratación —usted se ha referido en una respuesta anterior esta mañana a un examinador interino por el plazo de seis meses— que aún no se ha producido. Nos gustaría que nos concretara en qué fecha se va a producir la incorporación de ese examinador interino. Desde el Grupo Popular creemos que estas incorporaciones son positivas y van en la buena dirección, pero no son suficientes. Sigue existiendo una acumulación de alumnos pendientes de examen, que se verá acentuada en verano al reducirse los horarios, y además de los siete examinadores que existen en la actualidad en la provincia de Valladolid, uno está en edad de jubilación ya y otro por razones personales es muy posible que se traslade pronto a otra provincia. Por tanto, como digo, ha habido avances —los reconocemos y los agradecemos—, pero se encuentra en una situación muy precaria.

También en su respuesta hablaba de un convenio con la Guardia Civil para que efectivos de la Guardia Civil en situación de reserva pudieran realizar funciones de examinadores de Tráfico. Me gustaría que nos dijera en qué situación se encuentra dicho convenio.

En definitiva, señora subsecretaria, se han dado pasos en la buena dirección para reforzar la plantilla de examinadores que tanta falta hace en la provincia de Valladolid, pero es necesario y urgente seguir dotando de plazas al menos hasta las ocho fijas, teniendo en cuenta que es posible que en un futuro próximo pueda existir la necesidad de que haya que cubrir dos plazas más que pueden quedar vacantes en los próximos meses. De ello no solo depende la agilidad con la que los aspirantes puedan obtener el carné de conducir, sino también el futuro y el empleo de un sector que contribuye de forma decisiva a la seguridad vial como son las autoescuelas. Por tanto, le agradezco esas incorporaciones que ha habido, pero me gustaría conocer si tienen intención de reforzar más en los próximos meses las plantillas de examinadores de pruebas prácticas de conducir en la provincia de Valladolid y así solucionar el colapso que en los últimos meses se ha producido en los exámenes.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Carazo.
Señora subsecretaria.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias, señoría. La evolución de examinadores ha sido la siguiente en Valladolid: en 2018, nueve; en 2019, nueve, y en 2020, siete. Con los procesos selectivos derivados de las ofertas de empleo público que se publican anualmente está prevista la incorporación de cuarenta nuevos examinadores en el mes de mayo, treinta y nueve como he dicho en una contestación anterior, una vez que finalice el proceso selectivo al cuerpo general administrativo de la Administración General del Estado. Ya estaba prevista la incorporación de un examinador a la Jefatura Provincial de Tráfico, pues bien, a fecha de hoy, ya se ha producido la incorporación, como decía, de los funcionarios examinadores a las jefaturas de destino, incluido por supuesto el de la provincia de Valladolid.

En cuanto a los interinos, la Dirección de Tráfico ha obtenido la autorización, como decía antes, para proceder al nombramiento del personal funcionario interino del cuerpo general administrativo, especialidad tráfico. Se ha autorizado el nombramiento de treinta y cinco, y sobre la base de esta autorización se ha celebrado el proceso selectivo. Los treinta y cinco funcionarios interinos están realizando el curso que finaliza el próximo día 25 de junio. De esta forma, el día 28 de junio estarán en sus destinos cumpliéndose la previsión realizada si no hay ninguna incidencia. De ellos, uno será destinado también a la Jefatura Provincial de Tráfico de Valladolid. Este funcionario interino cesará en su puesto cuando ese puesto se provea con un funcionario de carrera derivado del proceso selectivo para el acceso al cuerpo general administrativo de la Administración General del Estado, especialidad tráfico, por acceso libre derivado de la oferta de empleo público de 2020.

Por otra parte, se autorizó también un paquete de sesenta funcionarios interinos, en este caso por acumulación de tareas y por tanto con un plazo limitado e improrrogable de seis meses. Pues bien, se ha realizado también el proceso selectivo para la elaboración de las relaciones de candidatos para ser nombrados interinos, y de los interinos seleccionados, dos se destinarán a la Jefatura Provincial de Tráfico de Valladolid. El curso de los nuevos sesenta funcionarios interinos empieza el 5 julio y estarán en su destino —en principio es lo que tenemos previsto— el 2 agosto, cumpliéndose así la previsión realizada si no hay ninguna incidencia. También está prevista la convocatoria de un concurso de examinadores en

cve: DSCD-14-CO-42

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 18

el segundo semestre de 2021. En cuanto a la nueva oferta de empleo público, la de 2020 —35 plazas, ya lo he dicho antes—, se convocará el próximo 4 julio, fecha en la que comenzará la realización de las pruebas. En esta prueba se llevará a cabo el examen correspondiente al cuerpo general administrativo, promoción interna, correspondiente tanto a 2019 como a 2020, por tanto, son cien plazas acumuladas. La incorporación de estos examinadores tanto los de carrera como los interinos elevará la plantilla, como decía antes, a los 911 examinadores, que es la cifra más alta desde hace más de un década.

Por otro lado, y al objeto de facilitar la celebración de exámenes, como decía antes también, estamos valorando la posibilidad de que la Dirección General de Costes Personal del Ministerio de Hacienda autorice un incremento de la bolsa de horas disponibles, con lo cual también mejoraríamos la rentabilidad de nuestros efectivos incrementando el número de horas trabajadas.

En cuanto al sistema, si bien no lo ha mencionado antes el señor Gamazo, estamos todavía trabajando con CAPA, como bien decía, para mejorar los procedimientos de examen. Con ello, estamos intentando hacer una gestión macro, ya que mirar únicamente la situación de una provincia puede distorsionar la valoración de la situación de la plantilla en el conjunto del territorio. Es cierto que Valladolid nos preocupa, pero no menos ni más que otras zonas de nuestro territorio en las cuales tenemos problemas. Además, son problemas que se generalizan también con otros cuerpos del Estado porque sabemos que son zonas que no producen, que son deficitarias en la producción de opositores. Sin embargo, tenemos servicios públicos que mantener y tenemos problemas de cobertura de puestos. Hemos intentado hacer un análisis global de nuestras necesidades y administrar algo que por definición es escaso, que son los recursos disponibles. Insisto, eso es lo que hemos pretendido siempre hacer: detectar los problemas, priorizar la atención de esos problemas, valorar cuáles son los recursos de los que disponemos para atenderlos y tomar decisiones que en ocasiones tienen que ser decisiones difíciles y valientes. Como no disponemos de todos los recursos posibles tenemos que hacer una administración de los mismos y, por tanto, es imposible satisfacer al cien por cien todas las expectativas, pero eso es gestionar, eso es tomar decisiones de gestión en el ámbito público y en el Gobierno. Por cierto, la calificación del día ya la han hecho dos veces, creo que será en otros foros en los que tendrá que valorarse, pero eso es gestionar y adoptar decisiones por el Ejecutivo que tiene competencias en el ámbito político. Por tanto, eso es lo que pretendemos hacer: solucionar problemas y hacerlo además con carácter estructural, permanente, mirando al futuro y a la mejor resolución de las necesidades de nuestras ciudadanas y ciudadanos. Eso es lo que pretendemos, no me voy a extender nuevamente con las cifras que ponen de manifiesto el absoluto respeto que tenemos desde el Gobierno y desde el Ministerio del Interior y que tengo yo misma por esta Comisión y por este Congreso. Me sorprende a veces que sean tan incisivos con algunas de nuestras excusas, por cierto, algunas después de que las invitaciones se hubieran efectuado con menos de una semana de antelación. Quizás sea una cortesía parlamentaria que se suele tener, pero eso me ha ocurrido al menos en dos ocasiones e incluso una de las citas que se me propuso coincidía con la celebración de la Comisión General de Secretarios de Estado y Subsecretarios. Por supuesto que priorizo, pero la obligación de asistencia a la Comisión General de Secretarios de Estado y Subsecretarios es obligada para una subsecretaría, como es mi caso.

Como digo, tenemos un volumen de preguntas que ha multiplicado sensiblemente las que han recibido otros Gobiernos. Tengo por aquí cifras, que resultan muy llamativas. Las preguntas recibidas se han multiplicado por dos y en algún caso hasta por cinco respecto a la legislatura de 2016, pero también lo ha hecho nuestro porcentaje de contestación. Así que supongo que cuestionarnos a nosotros el cumplimiento de nuestras obligaciones o nuestro espíritu democrático, y no hacerlo con Gobiernos anteriores, quizás porque pertenecían a ellos, entre dentro de ciertos juegos. Quizás yo soy muy gestora y no me gustan determinados juegos. Queremos ser muy serios, queremos identificar problemas para resolverlos lo mejor posible y queremos contar con esta Comisión y con sus señorías porque creo que es la obligación del Ejecutivo contar con el Parlamento y contar con ustedes —yo creo que estas preguntas lo reflejan— para identificar cuáles son los objetivos sobre los que tenemos que ir y a partir de ahí adoptar las decisiones que como gestores nos corresponda, siempre con ánimo de hacer las cosas lo mejor posible, con soluciones que resulten estructurales y perdurables y que demos el mejor servicio público posible a nuestras ciudadanas y ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora subsecretaría.
Señor Carazo, muy brevemente.

ove.DSCD-14CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 17

El señor **CARAZO HERMOSO**: Seré muy breve, presidente.

Ha dicho que se ha multiplicado el número de preguntas escritas al Gobierno, eso es un mérito de la oposición que trabajamos mucho y le agradezco que nos lo reconozca en esta Comisión.

Nosotros somos un partido nacional, lógicamente yo soy diputado por Valladolid y por tanto no le pido que se preocupe más por Valladolid, pero tampoco menos, que tenga presente esta situación y que se sigan dando pasos —he dicho que ya se ha hecho— en la buena dirección para solucionarlo. Me gustaría que si pudiera nos comentara, porque no lo ha hecho, el convenio con la Guardia Civil, si se ha dado algún paso a ese respecto.

Le agradezco mucho su respuesta. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señora subsecretaria.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Señorías, por supuesto, no nos vamos a preocupar menos por Valladolid ni por ninguna de las otras provincias de España porque esa es nuestra obligación, pero sí quería decirle que nuestros recursos son finitos. Esa es la definición básica del recurso en el ámbito económico, pero sirve para otros también, como para el ámbito de los recursos humanos. Dado que los recursos son finitos y hay que hacer una elección de cuál es el uso de los mismos tenemos que hacerlo con una visión de conjunto y de ámbitos en España que nos preocupan por la falta de disponibilidad de funcionarios públicos de la Administración General del Estado. Evidentemente, Valladolid, como se ha visto, es uno de los objetivos de trabajo y le agradezco que así lo reconozca. Entre esos recursos finitos estamos trabajando efectivamente con la Dirección General de la Guardia Civil, con ese convenio que nos gustaría poder llevar adelante. Creemos que contar con efectivos que han estado en la Agrupación de Tráfico y que, por tanto, tienen no solo la formación y la preparación sino esa experiencia magnífica que da el estar en nuestras vías, con ese sacrificio constante todos los días de estar contribuyendo a la seguridad en las vías públicas —algo por lo que siempre damos las gracias a nuestra Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil—, sería para todos nosotros y, por supuesto para la Dirección General de Tráfico una magnífica incorporación. Así que vamos a trabajar intensamente por que así sea.

Muchas gracias.

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

Quisiera referirme brevemente a tres cuestiones. En primer lugar, quiero agradecer la presencia del director general de Tráfico, el señor Navarro, que nos ha acompañado en esta parte de la sesión. En segundo lugar, recogemos, señora subsecretaria, su disposición para venir a la Comisión a contarnos cuestiones más amplias que las propias preguntas. Yo les sugiero a los grupos parlamentarios la petición de su comparecencia y a usted también a petición propia, porque sería una buena cosa que pudiéramos iniciar el período de sesiones próximo con su comparecencia en el sentido que usted ha planteado. Y, por último, una cuestión de Reglamento. Las convocatorias de la Comisión se hacen de acuerdo con el Reglamento, que indica que las preguntas escritas convertidas en orales tienen que incluirse en el siguiente orden del día de la Comisión que se celebra. La Comisión tiene sus fechas y sus acuerdos y se tienen que incluir reglamentariamente. Por tanto, el tiempo con el que se produce esa solicitud viene previsto en el Reglamento de la Cámara. Muchas gracias.

Suspendemos cinco minutos la sesión. **(Pausa)**.

COMPARECENCIAS CON OCASIÓN DEL PROGRAMA DE TRABAJO SOBRE LA ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD VIAL 2021-2030. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL:

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN NACIONAL DE AUTOESCUELAS (LORCA SÁNCHEZ). (Número de expediente 219/000545).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pueden tomar asiento aquellos que vayan a participar en la sesión que vamos a continuar. Como he dicho al comienzo de esta sesión, celebramos las comparecencias previstas en el orden del día relacionadas con la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030. Recibimos, en primer lugar, al presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas, a don Enrique Lorca Sánchez, al que agradecemos su presencia en esta Comisión. El orden establecido para el desarrollo de la comparecencia es como el que hemos hecho hasta ahora. En primer lugar, el compareciente tendrá una intervención de quince o veinte minutos, luego intervendrán los grupos parlamentarios para formular preguntas concretas, y finalizará el compareciente por otros diez minutos.

cre_DS/CD-14-CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 18

Sin más dilación, agradeciéndole su presencia, le damos la palabra al señor Lorca Sánchez. Señor Lorca, cuando usted quiera.

El señor **PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN NACIONAL DE AUTOESCUELAS** (Lorca Sánchez): Muchas gracias, señor presidente.

Muy buenos días, señorías. En primer lugar, quería agradecer, como no podía ser de otra forma, el tener a bien que la Confederación Nacional de Autoescuelas pueda comparecer hoy aquí ante ustedes, ante la Comisión de Seguridad Vial para dar nuestro punto de vista y aportar nuestro granito de arena a la hora de mejorar la seguridad vial.

La CNAE es una organización que tiene más de cincuenta años de historia y que siempre ha estado trabajando y lo seguirá haciendo para mejorar la seguridad vial, a través de una formación de calidad. Nos toca hablar sobre la estrategia de esta década, la década 2021-2030, y la Organización Mundial de la Salud cifra en un número de fallecidos muy alto, estamos hablando de 1 350 000 personas que fallecen al año por siniestros viales, aproximadamente 50 millones de heridos y en España en el año 2019 —el año 2020 no es muy representativo por los motivos que todos ustedes conocen— tuvimos 1755 fallecidos, es decir, son cifras alarmantes. Tengan en cuenta que la COVID-19, desde el inicio de la pandemia, se ha cobrado la vida de muchísimas personas, pues los siniestros viales todos los años se cobra aproximadamente un poco menos de la mitad de lo que se ha cobrado la COVID-19. Por tanto, estamos ante una pandemia que tenemos año tras año y para la que de momento no hay vacuna. Intentaré en estos minutos que me han dado la oportunidad para expresar nuestro punto de vista y aportar ciertas líneas que pudieran intentar buscar esa vacuna para los siniestros viales. La Asamblea General de Naciones Unidas es la segunda década que afronta con el objetivo de reducir al 50 % los fallecidos graves por siniestros viales, ya empezó en la década anterior, 2011-2020. Por cierto, no alcanzó el objetivo y esta década vuelve a retomar ese objetivo de reducirlos al 50 %. A ver si es posible, y entre todos lo conseguimos.

Quiero trasladarle unos datos. Según la Dirección General de Tráfico en el informe de las principales cifras de siniestralidad vial en España en 2019 —le leo literalmente—: En relación con los comportamientos de riesgos las distracciones fueron el factor concurrente más frecuente en accidentes mortales por cuarto año consecutivo —estuvieron presentes en un 28 %—, seguidas del consumo de alcohol —presentes en un 25 %—, y la velocidad —presente en un 23 %—, obligándonos a redoblar nuestros esfuerzos en materia de formación, sensibilización —por favor, quédense con esta palabra: sensibilización— y vigilancia en comportamientos de riesgo. También les apporto datos sobre el cinturón de seguridad, pues sorprendentemente en los siniestros fuera de poblado uno de cuatro fallecidos no llevaba el cinturón de seguridad puesto. La Comisión Europea en un informe establece como objetivo aumentar la seguridad de las carreteras de la Unión Europea, reduciendo los comportamientos peligrosos, mejorando la capacidad de conducción y aumentando la concienciación —volvemos a sacar la palabra concienciación, además de sensibilización— sobre los riesgos. En otras palabras, formación y concienciación como ejes principales de la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030.

Desde la Confederación Nacional de Autoescuelas, CNAE, queremos actuar sobre tres ejes principales: la concienciación, la formación y la sostenibilidad. No confundamos, por favor, lo que es formación con concienciación. La formación la llevamos impartiendo durante muchos años, es susceptible de mejora y hemos hecho algunas propuestas a la DGT, pero la concienciación desde nuestro punto de vista todavía tiene mucho terreno por delante y es una asignatura que tenemos pendiente. Si examinamos los factores que están provocando las muertes en carretera —las distracciones, sobre todo por el móvil, el exceso de velocidad, no usar el cinturón de seguridad y consumir drogas y alcohol—, todo el mundo los conoce, no hace falta que nadie nos los enseñe. Yo estoy seguro de que si a cualquiera de ustedes o cualquier ciudadano le preguntáramos si creen que es correcto conducir a una velocidad excesiva, o habiendo consumido alcohol o drogas, o no ponerse el cinturón, o mirar el móvil mientras conduce, todo el mundo contestaría de una manera correcta. Pero el hecho es que no lo están haciendo. ¿Por qué no lo hacen? Porque no están concienciados, porque no están sensibilizados.

Les voy a leer rápidamente los datos de una encuesta, el VI informe de distracciones de BP, Castrol y RACE. Se trata de una encuesta realizada a 2100 encuestados donde el 96 % de los encuestados confiesa haber visto a alguien hablando por el móvil mientras conduce, el 80 % de forma habitual; el 18 % de conductores confiesa haber usado las redes sociales mientras conducía, el 12 % de forma habitual. El porcentaje aumenta hasta el 17 % entre jóvenes de 18 a 24 años, cuando en 2014 solo era un 0,15%.

cve.DSCD-14-CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 19

Derivados de estos usos del móvil al volante, aproximadamente 530 000 conductores reconocen haber sufrido un percance o siniestro por culpa de una distracción. Habitualmente en las carreteras cuando vamos por una autovía y un vehículo hace alguna maniobra extraña y lo adelantamos vemos que está con el móvil. Esa es la realidad que tenemos, señorías, y tenemos que hacer algo. El posicionamiento de CNAE, conjuntamente con la inmensa mayoría de expertos en seguridad vial, instituciones y universidades, es que el factor humano como bien saben está presente en más del 90 % como causante de los siniestros viales. Por lo tanto, debemos incidir en ese factor humano.

Nosotros apuntamos dos líneas interesantes o importantes de cara a la mejora de la seguridad vial. La primera es el modelo examen. El modelo examen que tenemos nos condiciona la formación que impartimos las autoescuelas, es susceptible de mejorar. El examen teórico está basado en un modelo memorístico, pero ya sabemos que el 80 % de todo lo que memorizamos en unos pocos días se olvida. En Reino Unido implementaron hace unos años los videos de percepción de riesgo para acometer ese examen, y desde que lo implementaron se ha reducido la siniestralidad en un 11,3 %.

Respecto al examen práctico, les tengo que decir que tres de cada cuatro fallecidos fuera de poblado ocurre en carreteras convencionales y, sin embargo, la formación que damos las autoescuelas, en la inmensa mayoría de los casos, no discurre por ese tipo de vías, no porque no queramos sino porque los alumnos normalmente quieren practicar por donde se va a realizar el examen. Por tanto, entendemos que el examen debería incluir ese tipo de vías, si bien es verdad que están muy alejadas y ya saben ustedes, señorías, la carencia que tenemos de funcionarios examinadores, eso implicaría mayor tiempo, por tanto, menor número de pruebas. Si no conseguimos mayor número de examinadores y que podamos ampliar el tiempo de examen práctico, recomendamos —y así lo hemos propuesto a la Dirección General de Tráfico— que sea obligatorio que los alumnos antes de ir a examen hayan recibido una formación en este tipo de vías, un número determinado de kilómetros. Con las nuevas tecnologías es muy fácil, ya lo tenemos desarrollado desde la propia confederación porque con la geolocalización se puede acreditar y atestiguar que se ha recibido ese tipo de formación. Al igual que la conducción nocturna, hay estudios que evidencian que por kilómetro recorrido el índice de siniestralidad en conducción nocturna, durante la noche, es mucho más elevado que en condiciones diurnas.

La otra línea es la implementación de los módulos de concienciación y sensibilización obligatorios y presenciales, que creemos que son fundamentales. Es muy importante aportar evidencias. Les comento —creo que lo saben— los cursos de recuperación de puntos. Esos cursos de recuperación de puntos ya incorporan parte de ese módulo de concienciación. Les tengo que decir que de 850 000 conductores que han pasado por las aulas desde el año 2006 —cuando se implementó— hasta el año 2020 solamente 1850 son reincidentes, es decir, tenemos una tasa de éxito del 99,8 %. Hay dos estudios académicos. El primero lo ha realizado la Universidad Politécnica de Madrid, con una muestra de 4049 encuestados conductores que han pasado por esos cursos, donde dice que el 93 % de los asistentes afirma sentirse concienciado; el 97 % afirma que pondrá en prácticas conductas más seguras; el 76 % afirma que si hubiese recibido esta formación cuando obtuvo el permiso no hubiera cometido infracciones; el 93 % afirma que el resto de conductores debería realizar este curso con lo que mejoraría la seguridad vial. Hay otro estudio de la Universidad de Valencia, en este caso con una muestra de 2613 conductores, cuyos datos no voy a relatar porque son muy similares. Señorías, estos cursos se llaman de sensibilización y reeducación vial. Creo que es incongruente que estemos reeducando si primeramente no hemos educado. Estamos muy convencidos que si todos los aspirantes a obtener permiso de conducir recibieran estos módulos de concienciación muy probablemente cometerían muchas menos infracciones y, lo que es más importante, reduciríamos de una forma significativa la siniestralidad vial.

Me voy a pasar ahora a los famosos vehículos de movilidad personal y bicicletas. Esta mañana he leído las noticias que decían que el Fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, ayer hacía alusión a este tipo de vehículos. Yo les voy a hacer una serie de preguntas, por ejemplo, si estos conductores de vehículos que comparten vía pública con el resto de usuarios, con el resto de vehículos, son peatones o son conductores y si deben respetar, por tanto, las normas de circulación y señales. Las respuestas son obvias, sin embargo, no reciben ningún tipo de formación. La Sociedad Española de Medicina Intensiva Crítica y Unidades Coronarias ya nos alertó hace unas semanas del incremento notable de ingresos en UCI por traumatismo craneoencefálico u otro tipo de lesiones del usuario de estos tipos de vehículos. Por tanto, desde la Confederación Nacional de Autoescuelas abogamos por que se implemente una formación intensiva, una formación concreta de unas cuatro horas, una mañana o una tarde, pero que puedan tener algunas nociones porque van a compartir la vía con el resto de usuarios. A modo de ejemplo, las motos

cve: DSCD-14-CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 20

náuticas, que creo que todos conocemos, que están en los mares donde no hay semáforos ni intersecciones son mucho más fáciles para llevar, pero hace falta sacarse lo que antes llamaban un titulín, ahora creo que es patrón de moto náutica.

Formación sobre el ciclo vital. Creo que es fundamental que a lo largo de la vida podamos recibir algún tipo de formación en algo tan importante como es la seguridad vial donde nuestra vida y la de los demás pueden estar en juego desde el colegio hasta en el ámbito laboral. Me refiero a la seguridad vial laboral, de la que tanto han oído hablar, donde la inmensa mayoría de bajas del entorno laboral vienen producidas por esos recorrido *in itinere*, en misión. ¿Y qué decir de los conductores veteranos? Donde a la hora de abordar unas rotondas la inmensa mayoría no conoce cómo funcionan los ADA, los sistemas de ayuda a la conducción. Estimamos que sería muy interesante que se pudiera recibir una serie de horas cada equis años de actualización.

Ahora voy a pasar al capítulo famoso ya, lamentablemente, de los examinadores. Quiero decirles que, a la hora de programar la enseñanza, para las autoescuelas es muy importante tener una fecha de examen, pero no tener solamente una fecha sino poder examinar a los alumnos que están preparados porque si no, se trastoca esa formación y eso afecta también a la seguridad vial.

Quiero agradecerles, y creo que es justo, la labor de sus señorías, de todas las que están aquí, porque están muy implicados con este problema, y también es justo reconocer la labor que está haciendo la Dirección General de Tráfico, en primera persona, su director general, la secretaria general, subdirectora y sus equipos porque están poniendo toda la carne en el asador y están intentando que este problema pase a la historia. Les recuerdo que llevamos más de veinte años con este problema, se ha creado la figura de los interinos, y en breve dispondremos de una cantidad interesante, pero no suficiente, ya lo comento aquí también. Estamos contentos con el trabajo que se está haciendo, pero no podemos bajar la guardia. Tenemos que seguir trabajando, porque los alumnos siguen demandando las pruebas, el examen. Les recuerdo que los alumnos quieren su permiso de conducir para su movilidad, para tener libertad de movimientos, para acceder al mercado laboral, para acceder a las oposiciones, sin perder de vista que nosotros, como empresa, necesitamos trabajar y que, para ello, tenemos que poder examinar. Estamos relativamente contentos, como he dicho anteriormente, con la figura del interino, porque nosotros sufrimos la estacionalidad, pero necesitamos imperiosamente, mientras eso se va acompañando, horas extraordinarias para este verano, porque tenemos muchos alumnos que están esperando.

Si me lo permiten, les daré un pequeño tirón de orejas, porque cuando ustedes están en la oposición reclaman que haya examinadores y cuando han estado gobernando no han solucionado el problema. Es decir, al final, los unos por los otros, la casa sin barrer: llevamos más de veinte años con esta lacra, que está afectando mucho a la sociedad. Les recuerdo que el alumno paga una tasa para recibir ese servicio. Les pido por favor que arrimen el hombro, que sean constructivos, que no lo utilicen como instrumento político y que solucionen, de una vez por todas, el problema del número de examinadores.

Voy terminando. Les quería comentar que vendrán algunos que les hablarán de nosotros diciendo que somos autoescuelas tradicionales, en sentido peyorativo, que somos arcaicos. Pues tengo que decir que en el año 2015, según un informe de la OCU, el 92% de las autoescuelas ya estaban digitalizadas; pero es que después de la pandemia el cien por cien ya está más que digitalizada. Es más, nosotros cuando damos formación *online* lo hacemos, en la mayoría de los casos, en *streaming*, es decir, en directo, porque podemos interactuar con los alumnos, mientras que alguna que otra plataforma obedece más a un criterio económico y no tiene esa interacción, porque hay una cantidad superior. No obstante, aunque para Confederación Nacional de Autoescuelas el paso hacia la formación *online* y la digitalización es interesante y necesario, las vemos como un complemento. Abogamos firmemente por unos módulos de concienciación, como he dicho anteriormente, y, además, que sean presenciales, porque el nivel de atención, la capacidad de interacción o la dinámica de grupo son inmensamente mayores, algo que está más que acreditado. Hemos visto que nuestros hijos, nuestros amigos en la universidad, incluso los profesores universitarios y de instituto prefieren las presenciales que las *online*. Por tanto, *online* sí, pero como complemento. De hecho, en un estudio de la Comisión Europea del año 2017 sobre la formación, los exámenes y la actitud física de los conductores se recomienda que esa concienciación y esa sensibilización se hagan de forma presencial.

No sé, señor presidente, cómo vamos de tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Cuatro minutos.

ove.DSCD-14CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 21

El señor **PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN NACIONAL DE AUTOESCUELAS** (Lorca Sánchez): Perfecto.

Voy a abordar el tema de la sostenibilidad. Las autoescuelas son un factor clave para promocionar el uso del vehículo eléctrico y del vehículo híbrido. Les voy a hablar del código 78, que es aquel que nos ponen cuando obtenemos el permiso de conducir con un vehículo automático. ¿Qué quiere decir esto? Que solamente vamos a poder conducir vehículos automáticos. Esto condiciona mucho a los alumnos que quieran obtener el permiso de conducir y a las autoescuelas, cuya inmensa mayoría seguimos funcionando con vehículos manuales. La Confederación Nacional de Autoescuelas tiene el honor de presidir la Asociación Europea de Autoescuelas y, por tanto, somos conocedores de esos países nórdicos, que cada vez son más partidarios de que se pueda usar ese vehículo automático. El vehículo manual poco a poco va estando en desuso. Por lo tanto, lo que promovemos es que se pueda utilizar el vehículo automático —les recuerdo que los híbridos y los eléctricos son automáticos— en las autoescuelas y que no tengan ese lastre, el del código 78. Sí que es verdad que hay una directiva. ¿Cómo se supera? Como están haciendo Alemania y Francia: recibiendo una formación en vehículo manual en la autoescuela para que pueda complementar esa carencia, si solamente se saca el permiso de un vehículo automático. Las asociaciones de usuarios de vehículos eléctricos dicen que el que prueba un vehículo eléctrico se enamora. Pues hagamos que todos los aspirantes, que todos los futuros conductores, prueben un vehículo eléctrico. ¿Cómo? A través de la autoescuela. Promocionen subvenciones para que las autoescuelas puedan comprar estos vehículos eléctricos.

A modo de conclusión, quiero decir que también formamos parte de la Asociación Iberoamericana de Centro de Formación Vial, con la que en los últimos días hemos mantenido distintas reuniones. Señorías, se sorprenderían del nivel de formación, del nivel de educación vial y de la cantidad de siniestros que hay. Me han hecho retrotraerme a la situación que teníamos aquí en España hace años. Ahora estamos en una situación parecida. Afortunadamente hemos crecido mucho, hemos mejorado mucho como país, reglamentando, legislando. Ya no somos, y no me lo tomen a mal, el norte de África, somos Europa, podemos sacar pecho y sentirnos orgullosos de nosotros mismos. Hemos evolucionado mucho, estamos en el puesto cuarto del *ranking* de la Unión Europea de fallecidos por millón de habitantes. Estamos muy orgullosos, pero todavía tenemos que mejorar y tenemos que seguir avanzando. Por lo tanto, señorías, le pido que sean valientes, que legislen, que reglamenten. La confederación nacional propone lo que ya he dicho anteriormente, que, a modo de resumen, es la implementación de un módulo de sensibilización y concienciación obligatorios y presenciales, unos exámenes que estén mejorados, una formación para los usuarios conductores de vehículos de movilidad personal y bicicletas, formación a lo largo del ciclo vital, a lo largo de la vida, y una plantilla de examinadores acorde a lo que la sociedad necesita. Nosotros como sociedad y ustedes como legisladores tenemos la responsabilidad de hacer todo lo posible para reducir esta lacra que tantos muertos y sufrimiento está provocando.

Muchísimas gracias por su atención y quedo a su disposición.

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

Vamos a dar la palabra a los grupos parlamentarios. En primer lugar, el Grupo Plural. ¿Va a intervenir? (**Denegación**). Por el Grupo Republicano, la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente. Bienvenido, Enrique. Te agradezco enormemente tus explicaciones, que han sido muy ilustrativas.

Es de sobra conocido que nuestro grupo parlamentario aboga siempre por una formación de calidad, y más ahora que vemos un aumento de los accidentes de tráfico, tal como has comentado, por distracciones y por el aumento de vehículos para la movilidad personal. Nos gustaría poner en valor el papel del profesor de formación vial, puesto que tenéis un papel central. ¿Creéis que sería necesaria una reordenación para dignificar la profesión de los profesores de formación vial y valorar adecuadamente el trabajo pedagógico que realizáis para conseguir conductores más seguros y responsables? A nuestro entender, la formación continua en materia de seguridad vial es imprescindible —estamos totalmente de acuerdo con todas las explicaciones que nos habéis dado—, pero desde que se obtiene el permiso de conducir hasta que finaliza la vida como conductor no se recibe ninguna otra formación. Por tanto, tendríamos que buscar el mejor momento para formar. Está claro que la materia de tráfico es viva, que es muy cambiante, que cada vez hay vehículos nuevos, con mejoras muchos de ellos. Pensamos que quizás la renovación del permiso de conducir sería un buen momento para hacer esta pequeña formación. No hace falta que le explique que ahora para renovar el carné de conducir solo es necesario ir a un centro médico, que muchas veces las visitas a este centro médico dejan mucho que desear y que, por tanto, no sabemos si se está facultado al cien por cien para renovar el carné. Con los cursos

cve: DSCD-14-CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 22

de reeducación y sensibilización para recuperar puntos del permiso de conducir se ha demostrado que hay un antes y un después en la seguridad vial, porque se hace mucha labor con los familiares y con los psicólogos cuando se producen siniestros. Quizás lo idóneo sería que hiciéramos estos cursos en el momento de renovarnos el carné de conducir. Ya sabemos que usted considera en su estrategia que el conductor necesita formación continua, pero nos gustaría que nos concretara cómo debería ser. ¿Le parece bien el ejemplo que le he puesto o tienen una opción mejor? También me gustaría saber si cree que, a la hora de sacarse el carné, se tendría que educar y concienciar a las personas de que lo más importante es la vida. El objetivo de una persona que va a una autoescuela, y esto lo sabréis más vosotros, es simplemente aprobar.

Ya nos ha hablado también de los nuevos conductores con vehículos eléctricos o híbridos. Está claro que cuando ha probado un vehículo automático cuesta mucho volver atrás. Pero lo más importante de los vehículos eléctricos o híbridos no es solamente la sostenibilidad sino también, como vehículos modernos, la cantidad de ADAS que llevan y la seguridad que dan a sus conductores, la protección. Nos gustaría que nos diera alguna idea de cómo promocionar estos vehículos y qué facilidades podríamos ofrecer para que opten por ellos.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Granollers.
A continuación, por el grupo VOX, tiene la palabra el señor Gestoso.

El señor **GESTOSO DE MIGUEL**: Buenos días.

Usted nos ha dado las cifras de este año de pandemia y quería saber si las ha comparado con las cifras del año anterior, cuando no hubo pandemia. Es decir, quisiera saber si se han incrementado los accidentes de tráfico, incluso con los tres meses o más de confinamiento que hemos tenido, porque eso sería ya brutal. Por eso, como no me ha quedado muy claro, me gustaría que me lo aclarara.

También ha dicho que uno de cada cuatro fallecidos en accidentes de tráfico iba sin cinturón, pero me gustaría saber, porque creo que es bastante importante, si esas personas que iban sin cinturón iban en las plazas traseras o delanteras y en qué proporción. Si no lo sabe, le agradecería que nos lo hiciera llegar. Por otro lado, usted ha hecho referencia a las vías fuera de la población. Dice que se deberían hacer prácticas en la autoescuela —usted es un profesional de esto y probablemente tenga razón—, pero también habrá que tener en cuenta que muchas de las vías están en mal estado y su mala conservación y que la señalización es defectuosa. No hay más que irse determinadas zonas del norte de España donde, debido a su orografía, tienen este tipo de vías. Dan auténtico miedo. En cuanto a lo que demandan los examinadores, el Grupo Parlamentario VOX está de acuerdo.

Por último, quería entrar en el tema de los coches eléctricos y los híbridos. Yo creo que no hay que promocionar más este tipo de vehículos. Hay que dejar a los españoles que se compren el vehículo que quieran, sea eléctrico o no, el que sea asequible a sus bolsillos. Hoy en día los vehículos eléctricos de cierta calidad, con las prestaciones de un coche convencional y con la autonomía que se necesite, solo pueden comprarlos los muy privilegiados. Respecto a toda esta locura que se ha organizado alrededor de la excelencia del vehículo eléctrico solo voy a dar un dato, que puede dar mucho que pensar, no a favor ni en contra de los vehículos eléctricos, pero de sentido común: el día de mayor contaminación en Madrid este año se produjo, precisamente, con la famosa borrasca Filomena, el día 8 de enero, con todo el parque móvil en el garaje, con todos los coches aparcados, ni siquiera funcionaban los vehículos de emergencia. Por tanto, toda esta histeria de corrección política que hay ahora en torno al coche eléctrico debe ser puesta en almoneda. Los coches convencionales se fabrican para que no contaminen y son de gran calidad como para que no sean un problema tan grave como el que nos quieren hacer ver para vender este tipo de coches por determinados intereses.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gestoso.
Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Con la venia, señor presidente.

Muchísimas gracias, señor Llorca, por su comparecencia y por su claridad y vehemencia para defender los principios en los que usted cree y la seguridad vial.

Estamos en los prolegómenos de la confección de la estrategia 2021-2030 de seguridad vial y por eso es fundamental lo que usted ha planteado. Son muy sensatos y muy lógicos muchos de los aspectos que usted ha planteado y con otros tenemos mayores discrepancias. Pero de cara a esa estrategia yo le voy

cve: DSCD-14CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 23

a hacer directamente las preguntas oportunas, reconociendo la tarea que realizan los profesores en sus autoescuelas, un sector estratégico y económico muy importante para la sociedad española, porque facilitan la creación de empleo apoyando a personas que quieren obtener su carné, que les puede servir como método para ganarse la vida.

Las preguntas que le voy a hacer al respecto son las siguientes. Incremento del control de tráfico. Creo que será fundamental para conseguir una mejor estrategia seguridad vial. ¿Qué opina de los puntos negros o de concentración de accidentes? ¿Hay que tener más sistemas avanzados de ayudas a la conducción, los llamados ADAS, que los que hay actualmente en los vehículos? Usted ha mencionado el tema de multirespuesta en los exámenes teóricos para una mejor percepción del riesgo y que quizá haya que eliminar el componente memorístico de los exámenes. ¿Me puede ampliar más este tema? Me parece muy interesante lo de la circulación por carreteras secundarias, puesto que ahí se producen más del 75 % de los accidentes, y luego le haré una pregunta, si me da tiempo, al respecto. El propio fiscal ya se manifestó. Son ochenta mil las condenas por delitos contra la seguridad vial en España, con lo cual es muy importante las predicciones que hace este señor. ¿Cómo van los trabajos en equipo de la confederación y la Dirección General de Tráfico respecto a la mejora del sistema del examen de conducir desde el punto de vista de la gestión? ¿Ustedes se encargarían de revisar el sistema CAPA? Respecto a las vías convencionales, le pregunto si usted cree que esas vías 2+1 frenarían los accidentes en vías convencionales. ¿Cómo explica usted que en el año 2020 bajara la movilidad en un 25 % y la siniestralidad solo bajara un 21 %? ¿El conductor español es muy agresivo? Porque aparece entre el cuarto factor o tercer factor en alguna encuesta de posibilidad de accidentes. Edad media de los vehículos españoles, ¿cómo lo ven ustedes desde la confederación? ¿Ustedes creen que son suficientes las medidas que aporta el Gobierno para esa renovación del parque automovilístico? Ha mencionado usted también los vehículos de movilidad personal. Aparte de esa formación, que es evidente, ¿qué otra medida sería necesario para ordenar de una vez este caos que hay entre ayuntamientos y Administración central al respecto de la circulación de los mismos? Usted mencionó esa pandemia de 1350000 personas. De todas las medidas que existen actualmente en el mundo, ¿cuál cree usted que podría ser la idónea, la más fuerte, la más potente para evitar esta posibilidad? Por último —ya termino, señor presidente; muchas gracias por su benevolencia— ¿qué nos puede contar acerca del informe de la Comisión Nacional de los Mercados de la Competencia al respecto de esa discrepancia que tienen con ustedes por —vamos a decirlo así, resumiendo— esas presencias o formaciones presenciales?

Espero atentamente sus contestaciones. Muchas gracias.

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

A continuación, por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Cuatrecasas.

El señor **CUATRECASAS ASUA**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, en el inicio de esta mi primera intervención en esta Comisión de Seguridad Vial deseo dedicar un espacio respetuoso a todas las víctimas de violencia vial y a sus familias, así como a todos los colectivos que les representan. Quienes hemos sufrido en nuestra familia el dolor y la tragedia que suponen estos durísimos golpes conocemos las consecuencias de los mismos.

Dicho esto, agradezco en mi nombre y en el del Grupo Parlamentario Socialista la presencia de hoy en esta Comisión parlamentaria del presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas, don Enrique Lorca, por su importantísima aportación. En concreto, me ha parecido muy importante su diferenciación entre concienciación y formación, así como el tema de la sostenibilidad. Tomamos buena nota de sus propuestas. Como bien ha dicho la secretaria de Estado en su intervención, el Gobierno de España y este Grupo Socialista nos lo tomamos muy en serio. El Gobierno de Pedro Sánchez y las políticas del ministerio que dirige Fernando Grande-Mariaska han tenido y tienen como objetivo un sistema vial seguro basado en cinco medidas. En primer lugar, integrar la seguridad vial en los objetivos de la Agenda 2030 y en la Estrategia de Seguridad Vial de la Unión Europea. En segundo lugar, reforzar la educación con la puesta en marcha de proyectos y una movilidad activa y saludable, en colaboración con la comunidad educativa y los Gobiernos locales. En este sentido, hace pocos días este Grupo Parlamentario Socialista redactó y logró la aprobación en la Comisión de Infancia y Adolescencia de una PNL relativa a la promoción de espacios seguros y movilidad saludable de niños, niñas y adolescentes en las rutas entre sus hogares y los centros escolares, proposición que tuve el honor de defender en esta sede parlamentaria. En tercer lugar, impulsar la formación y cursos de conducción segura en vehículos de uso laboral, bicicletas, automóvil. En cuarto lugar, una digitalización administrativa para lograr simplificar los trámites y convertir el móvil en una herramienta válida de gestión. En quinto lugar, un intercambio de

cve: DSCD-14-CO-42

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 24

buenas prácticas entre ciudades a través de encuentros. Todo ello con el fin de lograr, a base de ambición pero también de trabajo, que se garantice la seguridad en el ejercicio de los derechos y las libertades de los ciudadanos, desde una perspectiva humanista, incluyendo los desplazamientos y la seguridad vial, y enmarcado en estos momentos de salida de una pandemia, que, como todos sabemos ya, ha ralentizado nuestras vidas y propósitos de un modo incuestionable.

Hay que recordar en este punto que la DGT fue de los primeros organismos en reanudar el servicio ciudadano, concretamente en el área de exámenes, garantizando la seguridad de los aspirantes, de los profesores de formación vial y del personal examinador con medidas de distancia social y prevención. Valoramos en el Grupo Parlamentario Socialista la labor profesional de las autoescuelas, y lo hacemos porque apostamos por la formación y la educación como ingredientes muy relevantes y porque es ineludible agradecer al sector su compromiso con un trabajo firme en solucionar los problemas habituales.

Para terminar, presidente, señorías, quisiera decir que es necesario que todos los sectores involucrados, y en eso estamos muy de acuerdo con el señor Lorca, se marquen un mismo objetivo en la seguridad vial, circulen en la misma dirección con fuerza y unidad, desechando argumentos pueriles y de enfrentamiento, y pongan ladrillos en el muro de contención y erradicación de la violencia vial. Es preciso dejar fuera del debate de una vez reproches y sinsentidos para poner el foco en las posibles soluciones reales, porque ello repercutirá en el bienestar y en la movilidad segura de todos y todas.

Y como último punto voy a interpelar al compareciente en el sentido de si cree que, habiendo, como hay, una evolución positiva basada en datos y en la actitud y gestión del Gobierno de Pedro Sánchez en cuanto a seguridad vial y lucha contra la violencia vial, podemos ser optimistas, sin descuidar más horas de trabajo y consenso, con la evolución que se está dando.

Gracias.

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

Para contestar y añadir las cuestiones que considere oportunas, señor Lorca tiene usted la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN NACIONAL DE AUTOESCUELAS** (Lorca Sánchez): Muchas gracias, señor presidente. Empiezo por orden y, por tanto, por Inés. Has hablado de dignificar la profesión. Totalmente de acuerdo. Nosotros desde que asumimos la dirección de la Confederación Nacional de Autoescuelas, y me consta que anteriormente también, es uno de los puntos que nos hemos marcado, porque quizá no hemos sido lo suficientemente hábiles para mostrar a la sociedad el gran papel que hacemos, que hacen los profesores de formación vial, porque no solamente formamos y enseñamos a ser conductores seguros sino que, en algunos casos, en esa sociedad, en esas provincias, en esa España vaciada, incluso hemos llegado a enseñar a leer y hemos favorecido un poquito la cohesión. Por tanto, estamos en esta tarea de poner en valor nuestra profesión, que es la de profesor de formación vial. También has comentado algo relativo al factor humano. Por supuesto, el factor humano es el eje principal, y ya aprovecho para contestar alguna cuestión que ha planteado algún otro grupo. Por supuesto que cuanto mejores sean las vías, más contribuiremos a reducir la siniestralidad vial, también si nuestros vehículos son más seguros. Pero les voy a poner un ejemplo. Si un conductor es imprudente y temerario, aunque tenga un vehículo de última generación y la vía sea perfecta tendrá muchas más probabilidades de cometer un accidente que un conductor precavido, prudente y concienciado en un vehículo de hace veinte años y una carretera convencional llena de baches, porque va a adaptar su comportamiento y su conducción a lo que le rodea. Esto no quiere decir que no se siga trabajando, como se está haciendo, en otras variables que también influyen, en la publicidad, en las medidas punitivas, que también tienen que existir. Entonces, sí estamos a favor de todas ellas, pero resaltamos el factor humano. Formación continua, comentaba Inés. Por supuesto que sí. No tiene sentido que nos saquemos el permiso de conducir con dieciocho, diecinueve o veinte años y que estemos toda la vida, treinta, cuarenta o cincuenta años conduciendo, cuando, como bien ha apuntado, el entorno es muy cambiante. Tenemos ejemplos de otras actividades que sí contemplan una formación continua que no tienen la trascendencia que sí que tiene la seguridad vial. Por lo tanto, sí estamos a favor. También Inés ha apuntado que podría coincidir esta formación con la renovación del permiso de conducir. Podría ser muy interesante que, conjuntamente con el trámite que tengan que realizar, asistan una, dos o tres horas —habría que determinarlo— a un curso de actualización y concienciación también, por supuesto. Has preguntado cómo vemos nosotros el tema de la concienciación. Nosotros lo que pedimos es que se incluyan en la ley esos módulos de concienciación. Obviamente, eso luego llevará su desarrollo reglamentario, en el que todas las partes interesadas y todos los expertos podemos hacer aportaciones. Le voy a dar unos datos. Si uno

ove: DSCD-14-CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 25

de cada cuatro fallecidos, fuera de poblado, no llevaba puesto el cinturón de seguridad, algo está fallando. En la confederación tenemos un simulador de vuelco que muestra de una manera muy evidente no solo la utilidad de llevar el cinturón sino de llevarlo bien puesto y la utilidad de no llevar objetos de cierto peso sin sujetar dentro del vehículo. Ya lo hemos probado y les garantizo que el que se monta en este simulador lo interioriza en su cerebro —los niños ni les cuento— y automáticamente se ponen el cinturón de seguridad. ¿Por qué no utilizamos esas medidas? Otro de los factores que está provocando la muerte en carretera es el alcohol y las drogas. Tenemos también unas gafas que recrean los efectos del alcohol y las drogas. Hay que utilizar todos los medios posibles para que el conductor o el futuro conductor puedan evidenciar o experimentar las consecuencias fatales de unas actitudes incorrectas. Qué decir de la hora de oro después de un accidente de tráfico. Está constatado que según cómo actuemos con los accidentados durante esa hora podemos salvar una o muchas vidas. Para saber hacer una reanimación cardiopulmonar antes habrá que practicar con un maniquí, como es lógico. Ese tipo de formación tiene que ser obligatorio también. Es más, ya que pasan miles de personas —al final, toda la sociedad— por nuestras autoescuelas podríamos aprovechar y enseñarles no solo cosas específicas de accidentes de tráfico y siniestros viales, que también, sino la maniobra de Heimlich, por ejemplo, para saber qué hacer cuando alguien se atraganta en un restaurante, una maniobra que es muy fácil. Es decir, podemos incorporar algún detallito más que nos ayude como sociedad. Y, por supuesto, el testimonio de víctimas. El testimonio de víctimas lo tenemos también ya en el permiso por puntos y es muy eficaz y llega mucho a los alumnos que asisten a esos cursos. Es una de las muchas medidas que proponemos implementar en esos módulos de concienciación. Respecto a la referencia que Inés ha hecho sobre los ADAS, diré que más del 80 % de los conductores que tienen vehículos con ADAS desconocen su funcionamiento y cómo se utilizan. Creo que te he respondido a todas las cuestiones.

Paso a contestar a Luis Gestoso, del Grupo VOX. Por cierto, somos paisanos, ya que los dos somos de Murcia. Ha hecho mención a las cifras. La cifra que yo he mencionado de 1755 fallecidos en España es de 2019, porque la de 2020, con la pandemia, no era representativa. Sí que es verdad que ha bajado la accidentalidad, la siniestralidad, obviamente, pero también es cierto que no en la misma proporción que la movilidad. Pero bueno, el 2020 no debe servirnos. También es justo reconocer que en el año 2019 ha bajado el número de fallecido respecto al año 2018, al año anterior. Por lo tanto, vamos en el buen camino, pero se puede hacer todavía mucho más. Me ha preguntado sobre el no uso del cinturón de seguridad. El dato de uno de cada cuatro es en vías fuera de poblado y para conductores y pasajeros de turismo y motocicletas. El dato concreto lo leí, pero debo reconocer que no lo sé cuál es exactamente, aunque le haremos llegar la proporción de pasajeros y la de conductores que no llevan el cinturón de seguridad.

Señor Gestoso, creo que le he respondido con respecto a lo de las carreteras convencionales. El mantenimiento de las vías por supuesto que es fundamental, pero lo es más todavía, como se ve en el ejemplo que he puesto, que el conductor sepa adaptar su conducción a las circunstancias tanto de la vía como del vehículo, las condiciones climatológicas, etcétera.

Respecto a los examinadores, efectivamente, llevamos más de veinte años así, y no es concebible, no tiene nombre. Para un alumno que necesita su permiso de conducir para buscarse la vida, poder trabajar o poder moverse libremente, que vengamos sufriendo esta escasez desde hace más de veinte años no lo entiendo. Y estamos hablando —perdónenme la expresión— del chocolate del loro, de trescientos puestos de trabajo a nivel nacional. Si para cualquier oposición que sale en la región de Murcia o cualquier otra provincia son muchos más, demos solución a esto. Creo, y lo he reconocido, que vamos por buen camino, pero todavía hay que seguir apretando.

En cuanto a los vehículos eléctricos, es verdad que la evidencia científica resulta dispar. Respecto a sí el 8 de enero, durante la pandemia, hubo mayor contaminación, es posible, los datos estarán ahí, pero no quiero profundizar en ello porque me faltan datos, puesto que hay muchos estudios y diversos. No obstante, cuando hay una estrategia a nivel europeo para fomentar el uso del vehículo eléctrico híbrido, sí realmente se constata que es beneficioso para el clima, y yo creo que sí, debemos hacer todo lo posible para fomentarlo, y de la mejor manera posible.

Respondiendo al portavoz del Grupo Popular, muchas gracias por sus palabras en cuanto a sensatez en referencia a lo que hemos expuesto.

Se ha referido a los puntos negros, aspecto en el que poco podemos hacer las autoescuelas más que formar, hacer que se conozcan e identifiquen las condiciones de un punto negro y que, por supuesto, se adapte la conducción y el comportamiento a la situación.

cve: DSCD-14-CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 26

En cuanto a las ADAS, efectivamente, ya dije antes que son tecnología muy interesante y que ya están ayudando a disminuir el número de siniestros y sus consecuencias. No obstante, insisto en que el 80 % de los conductores desconocen cómo funcionan.

Respecto al examen teórico, se ha referido a la multirrespuesta, y es verdad que cabe esa opción, es decir, a día de hoy son treinta preguntas para las que hay tres respuestas, de las que solamente una es válida. Si metemos la multirrespuesta, de modo que puedan ser una, dos o varias, efectivamente, de alguna manera estaremos reduciendo el elemento memorístico. Pero no me refería a eso, sino a los videos de percepción de riesgo, esos videos que, como dije, se introdujeron en el Reino Unido. Se trata de que en la pantalla del ordenador que el alumno emplea para realizar los test visualice ciertas situaciones y conteste en función del riesgo que perciba. Eso ya no es memoria, sino simplemente entrenamiento, saber percibir el riesgo, que tan importante es, y actuar en consecuencia. Sé que la DGT —hace ya cierto tiempo que hablé de ello con su subdirectora— está convencida de la idoneidad de la introducción de estos videos, pero eso requiere de una inversión y lleva su proceso.

En referencia a cómo van las reuniones entre la CNAE y la DGT, le mentaría si le dijera que van mal. Creo que tengo que ser honesto, y hay muy buena relación, estamos trabajando conjuntamente muy bien. Esperamos que vaya dando sus frutos; si no, alzaremos la voz, claro que sí, no tengo ningún problema en interpelar a quien tenga que hacerlo en defensa de la seguridad vial, en primer lugar, y del sector de las autoescuelas, por supuesto.

Me ha hablado del CAPA, un tema que sabemos que resulta farragoso y complicado. Desde la Confederación Nacional de Autoescuelas nunca estaremos a favor de ningún sistema que limite la capacidad de formación o producción de una pequeña empresa, como somos la inmensa mayoría de las autoescuelas. Ahora bien, dentro de eso, algunas veces cogemos lo menos malo. Cuando duele la cabeza, si te dan una aspirina hasta lo agradeces. Entonces, ¿estamos a favor de CAPA? No estamos a favor de ningún sistema que nos coarte, queremos una plantilla de examinadores bien dimensionada. CAPA tiene sus ventajas y sus desventajas, como todo.

En cuanto a carreteras convencionales y dos más uno, si son dos más dos será mejor, y, si no, que haya formación en ese tipo de vías.

Respecto al conductor agresivo, creo que, como sociedad, estamos evolucionando, y, si hace veinte años veíamos a esos camicaces adelantándonos en la autopista tocando el claxon y demás, afortunadamente —por lo menos, esa es la sensación que tengo—, cada vez sucede menos, es decir, algo estaremos consiguiendo como sociedad.

En cuanto a la edad media de los vehículos, por supuesto que, cuanto más nuevos sean, más seguros van a ser, de modo que, efectivamente, nosotros estamos a favor de que se vaya reduciendo.

Efectivamente, de manera unánime, la DGT y el Consejo Superior de Seguridad Vial, que recuerdo que está formado por más de ochenta organizaciones expertas en seguridad vial, vieron la idoneidad de implementar esos módulos sobre concienciación —ocho horas, diez, las que fueran, ya se desarrollaría en el reglamento—, y la CNMC, que les recuerdo que es un órgano económico, dictaminó un informe no vinculante en el que ponía en cuestión ciertos aspectos, y nos parece lógico. Pero también quiero recordar a su señoría que aquí no estamos hablando en términos económicos, sino de vidas humanas. Y cuando hablamos de vidas humanas, creo que no debe haber ningún otro tipo de interpretación. Si los estudios y los expertos acreditan que es fundamental la concienciación y sensibilización —los factores de riesgo están matando, y eso la gente lo sabe, y no está cumpliendo con ello—; si esos expertos, no solo nacionales, sino a nivel europeo y mundial, acreditan que es absolutamente necesario, les pido que sean valientes, señorías, y que puedan dar ese paso. Formación *online*, sí, que siga, nosotros estamos utilizándola, pero vuelvo a insistir en que sea como complemento.

Termino contestando al portavoz del Grupo Socialista, cuya exposición me ha parecido interesante. La única pregunta que me ha planteado es si vemos positiva la evolución en referencia a las medidas de seguridad vial, y vemos que va por buen camino pero que podemos dar más. Tratándose de vidas humanas, si podemos dar un diez no demos un cinco. Por eso, no solo al Gobierno y al Grupo Socialista, sino a todas sus señorías les pido que sean valientes y tomen medidas decididas en pro de salvar vidas.

Muchísimas gracias, señorías.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Lorca, muchísimas gracias por su comparecencia y por haberse ajustado a los tiempos previstos. Seguramente, tendremos ocasión de volver a verle a lo largo de la legislatura.

Suspendemos un minuto para despedir al señor Lorca y dar la bienvenida al siguiente compareciente. **(Pausa)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 27

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN DE AUTOESCUELAS DE CATALUÑA, FAC (VILADRICH I CASTELLANAS). (Número de expediente 219/000546).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, iniciamos la comparecencia de don Raúl Viladrich, presidente de la Federación de Autoescuelas de Cataluña.

Señor Viladrich, agradecemos su presencia y su viaje hoy a Madrid para estar con nosotros. Sabe que tiene quince o veinte minutos para una primera exposición, luego intervendrán los portavoces de los grupos parlamentarios para formularle preguntas y plantearle algunas cuestiones, y cerrará usted con otra intervención de unos diez minutos, así que, cuando quiera, tiene usted la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN DE AUTOESCUELAS DE CATALUÑA** (Viladrich i Castellanas): Buenos días, *bon dia*. Muchas gracias.

Antes de nada, en nombre de la institución que me honro en presidir, la Federación de Autoescuelas de Cataluña, quiero agradecer esta amable invitación que nos ha hecho llegar el presidente de esta Comisión sobre Seguridad Vial para poder compartir con todos ustedes la visión y el compromiso que tenemos para este decenio 2021-2030 sobre acción en seguridad vial, que servirá de guía para alcanzar ese objetivo común que tenemos para 2050 de cero muertes y cero víctimas en las carreteras de Europa. La comunidad internacional acepta que la seguridad vial es una materia transversal, una materia íntimamente ligada con la protección del medio ambiente, la calidad de vida, la salud de los ciudadanos y sus derechos sociales. De dónde partimos, dónde estamos y qué debemos hacer para poder acelerar la reducción de esos siniestros viales que nos acerque a este objetivo para 2050 es lo que voy a tratar de exponerles hoy en esta ponencia.

De este modo, si les parece, empezamos hablando de dónde partimos. Las autoescuelas llevamos recorrido un largo camino, en el que hemos llevado a cabo una labor muy importante, a menudo poco reconocida por la sociedad y las administraciones. ¿En qué sentido? En un momento inicial ayudamos a motorizar este país formando a nuevos conductores, incluso les ayudamos a estudiar un código de circulación y en muchas ocasiones superaban un primer examen, que era el de conducir. Aquellas personas que colaboraron, aquellas que lo vivieron lo recuerdan con especial cariño, y fuimos cómplices de la motorización y de la mejora social de este país. Empezamos con el Ministerio de Industria y eran los señores ingenieros quienes llevaban a cabo la labor de examinar a los aspirantes del permiso de conducir. Posteriormente fue la Dirección General de Tráfico, la DGT, la que tomó esta responsabilidad, y las autoescuelas, con independencia de quién ostentase esta competencia, hemos sido, somos y seremos una pieza clave en la movilidad segura, saludable y sostenible.

¿Dónde estamos? Actualmente los conductores se forman en nuestros centros, en las autoescuelas. Tenemos la responsabilidad, la preparación y el compromiso para hacerlo bien, con ganas y energía. Así lo hemos demostrado a lo largo de estos más de sesenta años al frente de la formación y la educación vial, uno de los ejes básicos en la movilidad segura, y así lo estamos haciendo desde las setecientas cincuenta y dos autoescuelas que hay en Cataluña. En estos últimos años la movilidad está cambiando, y son y serán estos cambios más trascendentes que en los últimos veinte anteriores. Recordemos, por ejemplo, que hace unos años en las ciudades se introdujo la bicicleta, momento en el que empezó a ser alternativa ecológica sostenible, aunque supuso un choque con los otros usuarios, los peatones, los motoristas, los conductores de vehículos, y costó integrarla en esa nueva movilidad. Actualmente vivimos una revolución con los vehículos de movilidad personal, con el *carsharing* de motocicletas y el *carsharing*, en general, de vehículos. Todo ello supone una movilidad más activa, más sostenible y respetuosa con el medio ambiente, en la huida de ese individualismo del vehículo propio que hace unos años imperaba en las ciudades.

Pero para afrontar esta nueva movilidad también hay que saber cómo pacificar los nuevos medios de transporte con los existentes, hacer pedagogía. ¿Qué queremos decir? Significa que hay que educar y formar a los conductores existentes y también a los conductores de esta nueva movilidad sostenible. En los vehículos, especialmente en los turismos, la revolución es aún más acentuada. Estos incorporan cada vez más ayudas a la conducción, los llamados ADAS, que requieren de un aprendizaje, de un conocimiento para que el conductor sepa cómo, cuándo y por qué actúan estas ayudas. Es importante formar a los futuros conductores en estas nuevas tecnologías, pero no solo a ellos, sino también al resto de conductores, en general, es decir, en esto debemos ser radicales y exigir un reciclaje en la formación de todos los conductores. Por ejemplo, ¿qué pasa cuando de vacaciones alquilamos un vehículo? Normalmente, ese vehículo de alquiler incorpora un nivel de ADAS de tecnología superior al que tenemos

cve: DSCD-14-CO-42

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 28

nosotros, de modo que todas esas ayudas a la conducción, que sirven para un pro en la seguridad vial en un momento inicial, generan un efecto contrario, ya que el conductor no sabe cómo funcionan todos esos dispositivos.

Por otra parte, vemos que el parque móvil está sufriendo una revolución en cuanto a las nuevas formas de propulsión. Actualmente, el límite de emisiones medias de un fabricante está en 95 gramos de CO₂. En cambio, para el año 2025, la Unión Europea establece que tenemos que bajar de los 95 a los 81 gramos de CO₂, y llegar a los 59 gramos en 2030. ¿Esto qué quiere decir? Significa que sí o sí los vehículos serán eléctricos o electrificados. Y ante esta realidad, que la tenemos a la vuelta de la esquina, me gustaría plantearles unas preguntas a los que hoy estamos en esta sala. ¿Sabríamos nosotros qué tipos de recarga hay, qué tipos de conectores existen? ¿Sabemos encontrar los puntos de recarga? Y más interesante o importante aún, ¿sabríamos activarlos? Se trata de una serie de respuestas que resulta necesario que un conductor medio conozca. Sin embargo, actualmente estamos formando conductores del futuro con tecnología del pasado. Es cierto que la DGT, según una instrucción del año 2019, nos permitió introducir en el examen algún sistema ADAS presente en la gama media del vehículo, como el sensor de luces para el estacionamiento. No obstante, deberíamos de exigir que nuestros vehículos fueran punteros en cuanto a tecnología, dado que, por ejemplo, si un alumno adquiere un vehículo tres años después de haber obtenido el permiso de conducir, indudablemente ese vehículo incorporará mucha más tecnología que el que usó para aprender. Por eso, tenemos que fomentar el empleo de vehículos de autoescuela con los mayores avances tecnológicos posibles.

En Cataluña hemos sido pioneros, y el Servei Català de Trànsit, en la última hornada de profesores de seguridad vial, que ha terminado en este mes de junio en la Universidad Autónoma de Barcelona, ha impartido una formación teórico-práctica en sistemas de seguridad, ADAS y formación en vehículos eléctricos, porque los formadores viales debemos dar ejemplo, asesorar y transmitir el valor de estos vehículos respecto a la nueva movilidad. Así, ya desde el año 2018 la Federació d'Autoescoles de Catalunya viene haciendo un reciclaje de nuestros formadores viales en activo en esta movilidad eléctrica y en esas nuevas ayudas a la conducción o sistemas ADAS.

Tradicionalmente, las autoescuelas hemos tenido tres tipos de clientes: el preconductor, la persona que viene a nuestro centro a obtener el permiso de conducir por primera vez; el conductor, que viene a nuestro centro a obtener otro permiso, y el conductor infractor, que acude a un centro de recuperación de puntos para recuperar el permiso u obtener puntos. De momento, en Cataluña no tenemos potestad legislativa en materia de tráfico y seguridad vial, pero hemos sido creativos. ¿Cómo? Mejorando la formación existente tanto en las sesiones de concienciación para los preconductores con el programa Precon, como en los cursos para conductores infractores con el programa SIMS.

El sistema del permiso por puntos supuso un antes y un después en este país, así lo reconocemos y así lo celebramos. En los treinta y ocho centros de recuperación y sensibilización que existen en Cataluña aplicamos un modelo diferenciado de el del territorio de la DGT, empleando el modelo del cambio de actitudes, en el que cambiamos conductas de riesgo por hábitos de conducción segura, y utilizamos el programa SIMS, que ya he citado, desarrollado por la Càtedra de Educació i Formació Viàries de la Universidad Autónoma de Barcelona, junto con el Servei Català de Trànsit, y una UTE es la licitadora de la gestión y coordinación de los centros de permiso por puntos en Cataluña.

Se ha encargado un estudio a la Universidad Autónoma de Barcelona, un estudio que ya se hizo en los años 2010 y 2014, y en los próximos meses el Servei Català de Trànsit pondrá en conocimiento el resultado del mismo, que se lo vamos a facilitar, porque los datos son reveladores y nos pueden interesar a todos. ¿Qué es lo que hicimos en este estudio? Cogimos a los 14 000 alumnos que pasaron en el año 2017 por los centros de recuperación y sensibilización y analizamos las sanciones de dos años antes, de 2015 y 2016, las sanciones que en 2017 los llevaron a perder puntos o a recuperar el permiso. Lo analizamos y consideramos cuál fue el grado de reincidencia de esos conductores dos años después, y les voy a dar a algunos de los datos más relevantes. En total, fueron 14 023 alumnos, y solo un 2,1% eran conductores profesionales. Analizamos 36 546 sanciones, de las que una media de 3,7 sanciones supuso tener que ir a recuperar el permiso o puntos. El perfil del conductor infractor es de sexo masculino, con una edad media de cuarenta y un años y su factor de riesgo es la velocidad. Pues bien, sobre la eficacia de los cursos de reeducación y sensibilización, se observa una disminución de las sanciones en un 90,4% en los dos años posteriores. Pero donde han mostrado más eficiencia o son más eficaces estos cursos es entre los conductores jóvenes, entre los que la reincidencia en los dos años siguientes ha sido la más

ove: DSCD-14CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 29

baja. ¿Qué quiere decir esto? Indica que la autorreflexión y el cambio de actitudes en este momento de inicio como conductor es una buena ocasión para formar un conductor seguro en un futuro.

El estudio también nos recomienda una formación continua del conductor, pero, como lo trataremos más adelante, no voy a entrar ahora en ese tema. Desde la FAC, la Federación de Autoescuelas de Cataluña, hemos defendido, defendemos y defenderemos siempre la necesidad de la formación y la educación vial a lo largo de toda la vida. Sin embargo, en muchos casos, desde que se obtiene el permiso de conducir hasta el final o, en el peor de los casos, hasta que uno se convierte en conductor infractor, no se vuelve a tener una formación en materia de tráfico, y, sin embargo, es una materia muy viva y cambiante. Por ejemplo, en este mes de mayo han cambiado los límites de velocidad, y, al mismo tiempo, respecto a un elemento tan básico y común como una glorieta o una rotonda, aún hay conductores que dudan entre si se debe señalar a la entrada o a la salida y qué carril utilizar, si el interior o el exterior. Por lo tanto, debemos evitar que el conductor se convierta en infractor y tenemos que hacer formación continua.

Y hablando de esa formación continua, en el Servei Català de Trànsit, junto a los Mossos de Escudra, se ha programado lo que se llama la formación 3.0, dirigida a motoristas. Más de dos mil alumnos han pasado por estos cursos de concienciación, unas sesiones teórico-prácticas que se realizan en vía abierta y duran, más o menos, unos quince minutos, siguiendo rutas en las que son guiados por instructores, que registran con cámaras de última generación los ejercicios, los cuales, posteriormente y ya en el aula, se visionan en conjunto, comentándose las actitudes poco seguras, y el usuario se lleva una grabación de la sesión, que también incluye una revisión genérica del vehículo y del equipamiento de seguridad que incorpora el motorista. Como hemos dicho, la formación continua debe estar presente, y los formadores viales en Cataluña en este año 2021 vamos a recibir esta formación 3.0, porque es importante que nosotros estemos formados para poder transmitir esos valores a los futuros motoristas. Tenemos que recordar que, por desgracia, el 50% de las muertes que hoy se producen en Cataluña son por accidentes de motoristas, y, por tanto, hemos de poner nuestro granito de arena.

Llegados a este punto, me gustaría destacar que las autoescuelas hemos trabajado siempre en la formación vial y que ello nos da una perspectiva suficiente para sugerir este gran cambio en el sistema. En la formación en sensibilización obligatoria a preconductores, la vida es el principal valor que considerar en la movilidad. Si hacemos lo mismo que hasta ahora, tendremos los mismos resultados. Sin embargo, tenemos el compromiso de la Unión Europea para 2050 de cero víctimas mortales, lo que nos obliga a introducir mejoras, y los cursos de concienciación al preconductor es una de ellas, aunque las clases teóricas actuales no son obligatorias. Tendemos a un sistema de memorización, pero lo que realmente queremos es que se interioricen en la persona esos contenidos, de modo que perduren en el tiempo. Estas horas de concienciación son un gran paso para cambiar la forma de pensar de los preconductores, la forma de sentir la conducción, considerándola como una nueva forma de apreciar la vida. Hay que lograr cambiar las conductas de riesgo por hábitos de conducción segura, pero esto no es tarea fácil. Este curso de concienciación abre la puerta a entender la movilidad como una nueva forma, una mejora de la calidad de vida de conductores y usuarios. Ya les he comentado que nosotros tenemos un programa llamado Precon, requisito indispensable para poder ser acreditadas como autoescuelas de calidad, bajo un sello que se diseñó junto con la Universidad Autónoma de Barcelona, el Colegio de Psicología de Cataluña, la Federació d'Autoescoles de Catalunya y el Servei Català de Trànsit. Pero también podemos inspirarnos en el modelo austriaco, por ejemplo, donde tienen la llamada segunda fase, en la que, una vez obtenido el permiso de conducir por el aspirante, en los meses posteriores vuelve a acudir a la autoescuela para asistir a cursos de sensibilización y así completar la formación en carreteras heladas, por vías interurbanas o de noche.

Decía antes que hay que integrar las ADAS en la formación y el examen de conducir, pues los vehículos tienden a la electrificación. Así, lo que realmente se debe valorar en un examen de circulación es la progresión normal, la toma de decisiones del conductor, pero, en cuanto a algo tan mecánico como el cambio de marchas, podemos ser creativos, como en Alemania, donde se ha previsto la eliminación del Código de 1978 y unos módulos de formación en vehículo manual en autoescuela, y Francia, por ejemplo, va en el mismo sentido. Por lo tanto, debemos ser el motor del cambio de esta movilidad: eliminemos el motor y pongámonos las pilas en este aspecto.

En cuanto a la formación continua de los conductores, la renovación del permiso de conducir sería un momento ideal para esa sesión de reciclaje. Hemos dicho que la normativa vial es muy viva, muy cambiante, y los avances tecnológicos también hacen necesaria esta formación. Pero no hace falta que

cve-DSCD-14-CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 30

hagamos un examen, seamos creativos, hagamos atractiva esta formación, por el bien de todos, para evitar esos conductores infractores. En el examen de conducir podríamos proponer mejoras, por ejemplo en los exámenes teóricos respecto a la percepción de riesgo, como están haciendo en muchos países de Europa. Y ya que hablamos de Europa, en muchos la batería de preguntas es pública, es decir, cuando el aspirante acude al examen y suspende, se le cuenta en qué ha fallado. En España seguimos el sistema de indicar si es apto o no y el número de fallos que ha tenido. ¿No sería mejor —ya no hablamos de que se publicase la batería de preguntas— darle un pequeño informe acerca de las competencias en que debe mejorar, si ha fallado, por ejemplo, en normativa o en mantenimiento del vehículo? El aspirante se iría a casa con un suspenso, pero también con un informe que le indicase en qué competencias debería mejorar. Además, en el examen práctico podríamos ampliar recorridos, situaciones y escenarios, porque en carreteras interurbanas, en vías de doble sentido es donde más mortalidad existe, y muchos aspirantes no tienen esa posibilidad mientras se forman y examinan. En definitiva, podríamos encontrar fórmulas ingeniosas para poder demostrar las capacidades del aspirante.

A modo de conclusión, como decíamos al principio, el nuestro ha sido un largo camino, y no siempre fácil. Especialmente, estos últimos kilómetros han sido difíciles y muy duros, ha habido una pendiente ascendente por la que nos ha costado avanzar. La falta de personal administrativo y examinador en las cuatro jefaturas provinciales catalanas ha sido un problema estructural de la DGT, no coyuntural por la COVID, que ha acentuado un problema que tenemos endémico. ¿Ahora se ha dotado de personal administrativo? Sí. ¿Se están incorporando personales examinadores fijos? Sí. ¿Interinos? Sí. ¿Que lo celebremos? Sí. Pero no es suficiente, llegamos tarde. Es un parche más a un problema de fondo en Cataluña que no se está solventando. Estamos en un atasco de unos 80 000 alumnos en Cataluña, concretamente 7313 en Tarragona, 8600 en Girona, 3884 en Lleida y unos 58 000 en Barcelona. Y no son números, son personas. Son personas que esperan el permiso para ir a trabajar, para superar una oposición, para poder ir a estudiar. Y la obtención del permiso de conducir no es un lujo, es una necesidad social, una mejora laboral de la que les estamos privando. Y llegados a este momento sí que tenemos que romper con el sistema actual y reformularlo. Es decir, tenemos que adaptar los exámenes de conducir a esta nueva realidad de la movilidad en nuevas propulsiones y sistemas de seguridad. La formación no puede finalizar con la obtención del permiso de conducir, se debe contemplar la formación continua a lo largo del ciclo vital de la persona y la sensibilización de los conductores como base de ese cambio en el sistema de movilidad. Los conductores noveles, los preconductores sobre todo, no esperamos a que se conviertan en infractores para volverles a hacer ese reciclaje. En Cataluña ya tenemos propuestas encima de la mesa. Estamos trabajando con nuestros programas, estamos viendo los frutos en materia de concienciación con los programas de preconductores, el Precon, con los conductores infractores, con el SIMS, y no descuidamos las nuevas tecnologías. Las autoescuelas catalanas nos tienen a su lado para sumar, para trabajar en estos aspectos.

Y ya simplemente me gustaría terminar con una palabra, que es inteligencia. En su sentido etimológico, la palabra inteligencia, que proviene del latín, *inter legere*, significa comprender, percibir y ver más allá. Y más allá de nuestras diferencias ideológicas, de posicionamientos políticos, todos los que estamos en esta sala somos cuidadores de la salud y la vida de la población. El valor de la vida es un bien común que nos une a todos, por encima de cualquier otra diferencia ideológica. Por lo tanto, me reitero, las autoescuelas catalanas nos tienen a su lado para sumar, para aportar todo nuestro conocimiento por ese valor superior, que es el valor de la vida. Esperemos pues que hoy este foro sirva para conseguir los objetivos que nos marcamos en este decenio 2021-2030, pero no olvidemos el objetivo final de 2050, que es este, el cero.

Muchas gracias por su atención y quedo a su disposición.

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

Pasamos al turno de portavoces. El Grupo Ciudadanos no está. Pues tiene la palabra, por el Grupo Plural, el señor Boadella.

El señor **BOADELLA ESTEVE**: Muchas gracias, presidente.

Moltes gràcies, señor Viladrich, por su comparecencia. Usted ha hecho un apunte al final, que yo creo que es el más interesante, en referencia a las personas que están bloqueadas en lo relativo al examen. Sabe usted que mi compañero diputado Ferrán Bel ha hecho especial hincapié en estos temas en Tarragona. Me gustaría que pudiera explicar la problemática que sucede, porque algunas soluciones se habían planteado; nos consta que tenían ustedes algún compromiso por parte del señor Navarro, pero

ove: DSCD-14CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 31

queríamos saber si estos compromisos se han ejecutado, si están en ejecución, qué noticias tienen y especialmente qué soluciones podrían abordarse para solucionar este problema de atasco en los exámenes.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Republicano, tiene la palabra la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Molt benvingut, Raül, a aquesta Comissió, que sempre saps que serà la vostra. En primer lugar, quiero agradecerle toda la labor que realizáis en Cataluña. La educación y la formación vial son unos ejes básicos para la movilidad segura y, tal como ya se ha expresado, es una labor que realizáis las más de 700 autoescuelas catalanas. Las autoescuelas sois una pieza clave en el modelo de movilidad segura, saludable y sostenible. Ustedes han hablado hoy del futuro de la formación en este decenio para poder alcanzar los objetivos de reducción del 50 % de las víctimas en siniestros viales. Ustedes, como autoescuelas, tienen la responsabilidad de poner a los nuevos conductores en la carretera. Aquí, en esta Cámara, hemos preguntado varias veces al director general de la DGT, no sé si está ahora —estaba y, si no, seguro nos estará siguiendo—, sobre la formación vial y sobre la situación actual de los exámenes de conducir. ¿Cómo afrontan el presente para formar a los conductores futuros? Ya en sus explicaciones nos concreta también que consideran indispensables los cursos de conducción segura y eficiente, pero nos gustaría que nos explicara la diferencia entre los cursos de conducción segura y los cursos de sensibilización, porque a veces nos puede crear dudas sobre cuál es un curso y cuál otro y para quién está pensado cada curso. Y, también, que nos diera su opinión sobre la presencialidad de estos cursos; si considera que tienen que ser presenciales, no lo tienen que ser, y por qué.

Y, para terminar —vuelvo a aprovechar que nos acompañaba Pere Navarro—, ¿cree que podremos solucionar algún día el colapso en materia de exámenes existente en Catalunya? Ahora mismo nos ha dicho que todavía quedan 80 000 alumnos por examinar. Le pedimos en sesión de control al ministro Maraska que diera alguna solución y se lo hemos pedido reiteradamente en otras compareencias pero parece que no se soluciona. En Cataluña creo que hemos demostrado sobradamente que nos importa la educación vial de calidad y más con lo que nos ha explicado de la calidad con el sello AEQ de las autoescuelas de calidad, que son fruto del Servei Català de Trànsit, la Universidad Autónoma de Barcelona, la Federació d'Autoescoles de Catalunya, incluso el Col·legi de Psicologia de Catalunya. Por eso, nuestro grupo estamos totalmente convencidos que solamente hay una solución para terminar con los 80 000 alumnos esperando para examinarse, y ahora quizás le voy a poner en un compromiso, señor Viladrich, pero nos gustaría que nos dijera qué es lo que piensa la Federación de Autoescuelas catalanas sobre el traspaso de competencias al Servei Català de Trànsit, que para nuestro grupo es indispensable para terminar con el agravio que sufren los ciudadanos en Cataluña. Porque, tal como ya he explicado, una persona que espera para sacarse el carné de conducir tiene muchos agravios. Si nos ponemos en zonas rurales, a un chico o una chica de 18 años que termina el bachillerato, si no puede obtener un permiso de conducir y vive en una zona rural, le estamos condicionando su futuro, y esto para nosotros es muy importante porque es el futuro de las nuevas generaciones y es el que más importa.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Vox, tiene la palabra el señor Gestoso.

El señor **GESTOSO DE MIGUEL**: Le han hecho ya algunas de las preguntas que pensaba hacerle, pero yo tengo una duda con todo esto del tema de los examinadores. Creo que efectivamente hacen falta examinadores y demás, pero, aparte del hecho en sí —es indiscutible que necesitan tener más apoyo para dar salida a toda la gente que tiene demanda del carné de conducir—, yo quería saber cuáles son las causas por las cuales hay esa demanda que hace años no había en el tema de los carnés de conducir. ¿Hay más suspensos —lo cual aumenta el número de los que se presentan —porque a lo mejor reciben una formación deficiente, o por las permanentes innovaciones que hay en las leyes de tráfico, o por los mismos exámenes teóricos —que la suerte va por barrios a la hora de examinarte—, o por cualquier otra causa? ¿Hay un número mayor de suspensos? ¿Hay una mayor demanda del carné de conducir?, ¿por qué cree usted que hay ahora mismo este incremento tan grande en cuanto a la solicitud, no ya de carné,

cve: DSCD-14-CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 32

sino de exámenes? A nosotros ya le digo que, en principio, muchas de las cosas que ha dicho de formación y tal nos parecen razonables, aunque como he dicho en la exposición anterior, respecto a lo de la movilidad sostenible y todas estas cosas, lo del vehículo eléctrico y tal, tenemos ciertas dudas sobre algunas cosas y no podemos estar de acuerdo al cien por cien en todo lo que ha dicho.

Y le quería preguntar otra cosa porque ha hablado de que el 50% de los accidentes mortales en Cataluña son en moto. No sé si tendrá usted el dato porque tampoco usted es la persona que tiene que saberlo, ya que eso es más bien cosa de carreteras, pero sí me gustaría saberlo porque, como sabe, mucha gente tiene una gran afición a las motos y está muy preocupada por ese tema. En Cataluña yo no he visto mucho, pero he viajado por autopista siempre entre grandes ciudades, y digo esto por el tema de los guardarráiles. ¿Sabe usted cómo está en Cataluña? ¿Se han puesto, se está apostando por eso en el Gobierno regional?

Nada más. Le agradezco mucho la intervención y su presencia aquí.

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

A continuación, por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Gamazo.

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

Señor Viladrich, *bon dia y benvingut*. Como bien sabe, desde el Grupo Parlamentario Popular hemos denunciado reiteradamente el sistema CAPA, un sistema que nos ha sorprendido que hoy no lo citara, y en reiteradas ocasiones hemos solicitado al Gobierno su retirada. Usted mismo ha señalado en otras ocasiones que este sistema lo que hace es ralentizar y que haya retrasos de tres o cuatro meses en algunas jefaturas provinciales de Cataluña. Ustedes reciben la presión de los padres y de los alumnos porque ustedes están siendo los que están gestionando la poca capacidad de examen, frente a otras etapas cuando la presión la recibía directamente la jefatura. Ya que está usted hoy aquí, nos gustaría que nos aclarara si participó usted como presidente de la FAC o alguna de las asociaciones provinciales de autoescuelas de la Comunidad Autónoma de Cataluña en el diseño del sistema CAPA, tal como nos respondió el Gobierno en una respuesta parlamentaria el 25 de enero. También, si se intercambiaron de forma constante correos electrónicos con la DGT sobre la puesta en común del sistema CAPA o si, por el contrario, nos mintió el Gobierno.

Le he visto en un tono muy conciliador y sosegado, que es de agradecer siempre. En algunas declaraciones, en algunas entrevistas, con el mismo tono, ha manifestado su cabreo —el cabreo suyo y de todas las autoescuelas de Cataluña— ante las grandes mentiras del Gobierno, en concreto de la DGT, y las promesas *fake*. ¿Nos podría describir todas las promesas *fake* que en el último año les han realizado desde la DGT?

Le ha preguntado la compañera portavoz de Esquerra Republicana qué piensa usted del traspaso de competencias. Ya ha dicho usted en reiteradas ocasiones que usted está a favor; FAC está a favor del traspaso de competencias para la obtención del permiso de conducir a la Generalitat de Catalunya. Desde el Grupo Parlamentario Popular nos oponemos porque creemos que se deben dar soluciones desde el Estado a los problemas que tiene la Administración General del Estado. Ayer mismo, este grupo parlamentario presentó una propuesta en una Comisión para incentivar con un plus en el salario a los funcionarios de la Administración General del Estado en Cataluña. Fue rechazada con los votos en contra del Grupo Socialista, de Podemos y de los grupos catalanes presentes en la Comisión ayer. Creemos que era una solución interesante para evitar eso de lo que usted se ha quejado: que los funcionarios no quieren ir a Cataluña. Me gustaría preguntarle por qué cree usted que los funcionarios no quieren ir a Cataluña. ¿Qué ocurre o qué ha ocurrido para que la gente no quiera ir a Cataluña? ¿El hostigamiento del entorno separatista puede haber influido en ello? Porque cubrir las plazas vacantes de la Administración General del Estado en Cataluña es necesario, como en otras zonas donde hay una grave escasez de funcionarios. Y, ya le digo, la propuesta que realizamos ayer creemos que se debería haber aprobado, que se debería haber tenido en consideración; la podemos retomar en cualquier momento.

Respecto a la formación presencial, usted ha realizado declaraciones en las que ha puesto en valor cómo se ha modernizado las autoescuelas y cómo están realizando clases en *streaming* para llegar a las casas de los alumnos. ¿Nos puede señalar qué diferencia hay entre la formación digital, como tal, que ofrecen algunas empresas y la digitalización de las escuelas tradicionales? ¿No están realizando la misma formación digital directamente a los domicilios de los usuarios?

Luego, una conclusión. Ha señalado que las autoescuelas reciben alumnos preconductores, conductores y conductores infractores. Yo creo que no y luego se ha autocorregido. Hay 38 centros de

ove.DSCD-14-CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 33

formación en Cataluña; por tanto, todas las autoescuelas no reciben a esos conductores infractores. ¿Piensa que deberían recibir todas las autoescuelas a esos alumnos infractores para poderlos formar en relación con la recuperación de puntos, que es algo que también se está valorando en estos momentos tras las sentencias de algún tribunal?

Eso es todo de momento.

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

Para concluir este trámite, tiene la palabra, por Grupo Socialista, el señor Ruiz i Carbonell.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: Gracias, señor presidente, y *benvingut*, señor Viladrich.

En tiempos como los actuales, el que una organización compleja como la que usted representa, que además atiende a un sector tan complejo como este, esté cerca de cumplir 40 años y goce de buena salud, no deja de ser un termómetro; al menos a mí me hace pensar que es una entidad necesaria, que es representativa y, además, que debe de estar bien organizada. De hecho, solo hay que echar un vistazo a su página web; ayer tarde la estuve curioseando. Me llaman mucho la atención su representatividad y sus objetivos. Primero, porque agrupa a más del 90 %, creo recordar, de las autoescuelas de Cataluña. Es un número muy importante. Y sus objetivos, porque, por un lado, intentan representar, defender y promocionar los intereses económicos, sociales, profesionales de sus miembros, como cualquier entidad, pero además defender y promocionar intereses culturales, publicar estudios, publicaciones, celebrar conferencias, certámenes, cursos de perfeccionamiento. Entre lo que usted nos ha explicado —usted se explica bien—, haber curioseado su página web y, naturalmente, el Google, me he hecho una imagen de sus preocupaciones, por lo que solo le voy a hacer algún comentario y preguntar alguna cosa.

En primer lugar, una cosa que tras oírle he pensado, que indudablemente hemos de introducir mucho más en la educación básica de nuestros niños la educación vial. Eso es lo primero que he pensado mientras iba usted hablando. Después, otra cosa. Como sabe, uno de los objetivos del actual Gobierno, del Gobierno de coalición, es el de la plena inclusión de las personas con discapacidad de manera que tengan una oportunidad, si es posible, primero de estudiar en escuelas ordinarias y luego de trabajar, de poder acceder a un puesto de trabajo, y tener el permiso de conducir y un vehículo, en muchos casos adaptado, que permita sus desplazamientos les va a ser necesario. Digo todo esto porque quiero resaltar que en su web existe un enlace con las escuelas especializadas en personas con movilidad reducida que quieren obtener el permiso de conducir, cosa muy poco habitual en otras entidades. Mire, los responsables de la Dirección General de Tráfico y del Grupo Parlamentario Socialista coincidimos con ustedes en el diagnóstico y en lo que hemos de hacer. Para nosotros, se podría resumir en una frase: recuperar tras los recortes llevados a cabo con los Gobiernos del Partido Popular, que es lo que estamos haciendo desde la llegada de Pedro Sánchez a la Moncloa, y por eso se han incorporado a la Dirección General de Tráfico, como ha explicado en el primer punto del orden del día de hoy en esta Comisión con todo lujo de detalles y de números —no lo voy a repetir— la subsecretaria del Ministerio de Interior, Isabel Goicoechea. Hemos incorporado un buen número de examinadores, todavía insuficiente seguramente. Por cierto, de los que un porcentaje generoso se han incorporado o se incorporarán a las jefaturas de Tráfico de Cataluña porque era de los lugares en los que los recortes más habían afectado, y así continuaremos hasta que acabemos con el problema. Vamos por buen camino. Es una frase que ha dicho el anterior compareciente, el representante de CNAE. Hace pocas semanas llevábamos a cabo una comparecencia —este es un tema que a mí me preocupa especialmente— sobre vehículos de movilidad personal, más conocidos como patinetes, y le pregunté al compareciente su opinión sobre lo siguiente. Dentro de poco, coches y motos solo podrán circular en buena parte de nuestras ciudades a 30 kilómetros por hora, mientras los patinetes lo podrán hacer a 25 kilómetros por hora, como mucho. O sea, una diferencia de solo 5 kilómetros por hora. A los primeros se les exige un permiso de conducir; a quienes conducen patinetes, no. ¿Ustedes están de acuerdo con ello?, ¿por qué están de acuerdo o en desacuerdo?, ¿tienen alguna sugerencia sobre este tema?, ¿conoce experiencias en otros países?

He leído en medios de comunicación y he oído a algún portavoz hoy aquí que todo se arreglaría con el traspaso a la Generalitat de las competencias, dando como una verdad incuestionable que si una competencia la ejerce una Administración con la que alguien se identifica, funciona bien, y si lo hace otra con la que no te identificas, pues funciona mal. Como es sabido, las normas de tránsito nos llegan de directivas europeas y el permiso de conducir te da derechos en toda España y en Europa, y por lo tanto estamos hablando de competencias del Estado. Dentro de ese marco, el Grupo Parlamentario Socialista

cve: DSCD-14-CO-42

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 34

está a su disposición para trabajar juntos y resolver los problemas que afectan al sector que usted representa.

Nada más. Puede estar seguro de que el grupo que represento ha escuchado con mucha atención sus explicaciones, sus respuestas también y las vamos a tener muy en cuenta. *Gràcies per la seva atenció.*

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

Tiene la palabra a continuación el señor Viladrich para concluir la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN DE AUTOESCUELAS DE CATALUÑA, FAC** (Viladrich i Castellanas): Muchas gracias, señor presidente.

Si me permiten, como hay un tema que es bastante común, que es el examen y transferencias, empezaría por eso, de forma transversal, y después ya iría respondiendo a cada uno de los grupos parlamentarios, si les parece correcto.

Efectivamente, hemos hablado de pasado, de la labor que hicimos las autoescuelas. Hemos hablado de futuro, que es lo que nosotros pretendemos o debemos exigimos para llegar a ese objetivo compartido. Pero nos atañe un presente, que es el presente que nosotros hemos denunciado, y déjenme expresar en estos términos: *estem empenyats amb la Direcció General de Trànsit* y con el trato que nos están dando a las autoescuelas en Cataluña. Desde el año 2013, estamos padeciendo falta de recursos, de personal administrativo y examinador. Sí, es lo que decimos, esto viene de cuando gobernaba el Partido Popular, pero ahora está gobernando el Partido Socialista. En estas cuatro jefaturas provinciales la falta de recursos es una evidencia. Es un problema estructural. Hace un año aproximadamente, salimos a la fase 2. El colectivo de autoescuelas tuvimos la gran suerte, somos afortunados, de que pudimos reabrir nuestras actividades en fase 2. En ese momento, en Cataluña, fueron Tarragona y el norte de Lleida, el Pirineo de Lleida. Las autoescuelas de Tarragona y las autoescuelas de Lleida nos plantamos. Aun pudiendo abrir, dijimos que no habríamos nuestros centros porque no lo veíamos, al plan que nos proyectaba la Dirección General de Tráfico no lo veíamos viabilidad. Es que ya padecíamos antes de la pandemia de una situación de estrés y de falta de recursos. El señor Pere Navarro, en una comparecencia el día 2 de junio del año pasado, nos dijo textualmente que nos poníamos la venda antes de la herida. Y yo le querría decir que estamos sangrando y, por desgracia, teníamos razón. Nos planteó una serie de medidas para afrontar esta situación; si me permiten, se las repaso. Nos hizo la promesa de examinar en agosto, la de horas extras, examinadores itinerantes y exámenes incluso en sábados. Pues las horas extra en Cataluña, por desgracia, han sido testimoniales. Son voluntarias. En cuanto al examen en agosto, legítimamente los funcionarios, los examinadores, deben tener sus vacaciones; ese agosto lectivo, trabajar este agosto, lo hemos padecido hasta febrero de 2021, porque las plantillas nunca han vuelto a estar en plena ocupación. Lo de hacer exámenes en sábado, pues mire, le diría un ejemplo, en Lleida, el último día, cuando terminaban las horas extras, se hizo un examen en sábado. De los 7 examinadores —podrían hacer 12 pruebas—, podíamos haber obtenido un rédito de 84 pruebas. Se hicieron menos de 20 exámenes porque se comunicó un viernes por la tarde a las cinco y media, cuando las autoescuelas estaban cerradas, se decía que se presentasen los papeles antes del lunes a las diez de la mañana y nos tocó una ratio de 0,5 alumnos por autoescuela. Eso es un *fake*. Es un examen de postureo puro y duro, no nos engañemos.

Muchas veces nos centramos en el tema de falta de examinadores, pero es que vamos más allá. Mire, para estar hoy aquí, yo he entrado en una página web, de Renfe, y he comprado un billete para ir de Lleida a Madrid. He podido seleccionar el día, la hora, el vagón, si quería silencio o no, y estoy aquí. He podido comparecer. Si ustedes pretenden introducirse en el sistema, el AUES, para acceder a un examen teórico, introducen sus datos y 48 horas después les darán una fecha para 72 horas; en el mejor de los casos, estamos en una semana o estamos en un mes. El alumno en ningún caso puede escoger día ni hora. Y si el alumno tiene dos exámenes, por ejemplo, la teórica común y la específica, un examen A1, pues seguramente tendrá que ir dos días, uno para hacer el específico de 20 preguntas y otro día para hacer el de 30 preguntas. Nos están seccionando alumnos y las autoescuelas están seccionadas. ¿Por qué? Porque una autoescuela que tiene cuatro alumnos que tiene que llevarlos a examen, a lo mejor tiene que llevar un alumno lunes, otro el martes, otro el miércoles y otro el jueves, a 70 kilómetros de distancia. Pues esa autoescuela, que tiene que hacer cuatro desplazamientos por cuatro alumnos, a mí muy sostenible no me parece, la verdad. Pero es que, además, déjeme decirlo de una forma, estamos hablando de la digitalización. Pues llevábamos cuarenta años pidiendo a la DGT que se digitalizara. Resulta que llegó una pandemia y, milagro, empezamos a trabajar y todo digitalizado. Pues este sistema AUES se come a los alumnos. Es decir, los introducimos en el sistema, DGT los pierde y nosotros los perdemos.

cve: DSCD-14-CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 35

Me remito a los hechos: 1400 cuatrocientos alumnos se perdieron en Tarragona. Tuvieron que hacer dos exámenes de recuperación de 700 alumnos un día y 700 alumnos el otro —alquilaron las aulas del Colegio de Abogados— para poder recuperar esos alumnos.

No puede ser que Girona sea la única provincia de España en que las pistas de vehículos profesionales las tenga que costear la asociación provincial porque DGT no tiene pistas. No puede ser que las presentaciones de alumnos en pista en Tarragona, en Lleida y en Girona se reduzcan en un 75 % en motocicletas y en un 70 % en vehículos pesados porque no hay capacidad. Antes se ha hecho una mención del CAPA. Técnicamente el CAPA no se aplica en destrezas. No puede ser que alumnos presentados en los centros desplazados de Olot y Ripoll tengan que irse a Girona capital porque no se hacen exámenes teóricos en sus pueblos, en sus centros desplazados. No puede ser que Viella esté cerrado cuatro años después; los alumnos de Viella tienen que bajar a Poble de Segur. Son 80 kilómetros, carretera de montaña con las heladas que hay en invierno, y tienen que pernoctar la noche antes porque no hay sistema de exámenes. Se suspendió. No puede ser que en el centro de La Seu d'Urgell y de Poble de Segur se están repartiendo una capacidad de 26 alumnos entre 10 autoescuelas. Mire, yo soy de letras, pero con la cuenta de la vieja son 2,6 alumnos por autoescuela. ¿Qué autoescuela puede sobrevivir con 2,6 alumnos? Si un camión ya ocupa la posición de dos alumnos, que es lo que hablaremos después con el sistema CAPA.

Barcelona tiene una plantilla más o menos dimensionada, pero ¿cómo puede ser que un 30 % de la plantilla no esté en las calles examinando? Si no es un problema ya de número, si es un problema de que estén haciendo, ejecutando su trabajo.

El señor de Junts per Catalunya ha hecho mención a que Ferrán Bel hizo una intervención aquí, en esta sala, sobre qué pasaba en Tarragona con el aula de teórica. El aula de teórica es un aula grande, dimensionada. Tienen 25 ordenadores. De esos 25 ordenadores, operativos están 15. ¿Y por qué hay 15? Es un problema de cableado, se tiene que tirar cable y podemos poner a 25 personas a hacer las pruebas. El director general, en esta sala, dijo que eso se solucionaba en una semana. Un año ha pasado y estamos examinando a 15 alumnos en Tarragona. ¿Qué supone? Más turnos de teórica, que los están haciendo examinadores, que esto es otra discusión. ¿Por qué hay que ver a examinadores dentro haciendo una tarea administrativa, como es hacer un examen teórico, si tendrían que estar en la calle y examinar y hacer su función? Por lo tanto sí, a veces me muestro *emprenyat*, pero es que son noticias *fake*.

Y realmente nos estamos centrando en un problema de exámenes, pero es que la gestión va más allá. Yo le doy un dato: en Lleida son 4600 permisos de conducir los que se obtienen al año. Tenemos una lista de espera de 3800 personas. Es que los datos cantan. Yo estoy en la calle, soy presidente de la Federació d'Autoescoles de Catalunya, de la Associació d'Autoescoles de Lleida, pero yo, como otros de mis compañeros, tenemos una pequeña autoescuela. En el caso de la mía es la tercera generación, y yo estoy con mis compañeros, con Albert, con la Mónica, con Lluís, con Borja, con Raquel, y son gente que están tratando de tirar para adelante su pequeño negocio. ¿Y cómo podemos explicar a los alumnos que no les queremos examinar? No es que no queramos, es que no podemos. Salen la subdelegada del Gobierno de Lleida y la jefa provincial de Tráfico de Lleida en un anuncio en la prensa que dice: Nos felicitamos porque ampliaremos la plantilla en dos. Pues mire, repito que soy de letras, pero si ustedes me dicen que tengo una plantilla de 7 examinadores y le sumo 2, 7 más 2 da 9. Es que en estos momentos estamos a 4 alumnos. ¿Cómo les explicamos a los alumnos, a los padres, estas listas de espera de tres meses y medio dentro de las autoescuelas, que no les podemos examinar? Y el mensaje que está llegando al ciudadano es que las autoescuelas no examinamos. No examinamos porque no podemos. Estamos examinando según su incapacidad en cuanto a la dotación que nos están dando.

Y les he dicho que somos afortunados. Hemos podido trabajar desde el minuto cero. Por la complicidad con la Administración catalana en cuanto a cierres perimetrales, cierres locales, cierres autonómicos, cierres en fin de semana, hemos podido ir sorteando todos y cada uno de los obstáculos. El colectivo hemos hecho los deberes, no ha habido un foco de infección en las autoescuelas. Por lo tanto, felicito al colectivo porque hemos trabajado bien, hemos desinfectado los vehículos, hemos ventilado, hemos perdido tiempo entre clase y clase para desinfectar, ventilar —esto a costa de las autoescuelas— y hemos hecho los deberes. ¿Y cuál ha sido el único problema? ¿Por qué siendo un sector que somos afortunados, que pudiendo trabajar no hemos trabajado lo que hemos podido? Por DGT, por ese problema estructural que tiene en Cataluña y que no hay solución. Pues sí, señora Granollers, me mojo, pero es que en la Federació d'Autoescoles de Catalunya, en el año 2005, en una asamblea general, ya se propuso el

cve: DSCD-14-CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 36

traspaso de competencias. Nos gustaría avanzar juntos, pero es que vamos a velocidades diferentes. Y ya por supervivencia, por incapacidad manifiesta, traspasen las competencias a la Generalitat de Catalunya y déjenos volar. Durante mi exposición, les he hablado de la vida, pero es que la vida de las autoescuelas, en manos de la DGT, peligra, al menos aquí, en Cataluña. Esto es lo que más o menos les quería decir respecto a todo el tema de exámenes. Disculpen si *estic emprenyat*, lo siento, pero lo vivo y es la vivencia que tenemos.

Sobre el tema de los guardarraíles y las motocicletas. En Cataluña hay un problema de base, que es la accidentalidad de motocicletas. Además, lo tenemos localizado, suele ser en vías interurbanas, suele ser en fin de semana y suele ser un conductor medio de unos 55 años. Es decir, que siendo Barcelona junto con Milán la capital europea de la motocicleta, estos accidentes no son en ciudad sino en vías interurbanas. Eso se está trabajando e incluso somos pioneros en este aspecto, porque se están pintando dentro de los carriles de las carreteras unas líneas —esto viene de Europa— para ver cómo enseñamos a trazar a los motoristas; es decir, que estamos trabajando en mejorar la infraestructura para poder acompañar al motorista y que no tenga estos accidentes.

En cuanto al sistema CAPA, saben ustedes que esto vino de una denuncia que se puso a Competencia de las autoescuelas de Tarragona. Se denunció a las cuatro jefaturas provinciales y a las cuatro asociaciones provinciales. Entonces, nosotros tuvimos que hacer una terminación convencional, es decir, dijimos que los pactos a que habían llegado las asociaciones provinciales con la jefatura provincial se deshacían, por decirlo de alguna forma, y fue la Dirección General de Tráfico quien elaboró su proyecto. Nosotros no participamos nunca en el CAPA; es más, hicimos terminación convencional y se nos informó de que había aparecido un sistema CAPA del que desconocíamos cómo funcionaba. Competencia —quiero recordarlo— dijo que el sistema actual no era posible y había dos sistemas: el sistema de que tú vas presentando y ellos te van citando, que sería la presentación libre, o este sistema que presentó la DGT. El sistema CAPA nunca fue validado por Competencia, válido como fórmula no existente de estos pactos, pero nunca se validó el CAPA, y nosotros no participamos en el CAPA; hicimos la terminación convencional pero yo nunca estuve en una reunión con la DGT —y era presidente en aquel entonces, hace diez años que soy presente— ni me explicaron cómo funcionaba, fue una terminación convencional y fue un programa propuesto por la Dirección General de Tráfico a Competencia que dijo: bueno, pues no es el sistema de presentación libre, es este sistema. Nosotros ahí no entramos.

En relación con el tema de por qué los funcionarios no quieren venir a Cataluña, primero, son oposiciones al Estado; Cataluña ya no es muy dada a opositar. Por ejemplo, aquí en Madrid hay más cultura opositora. Nosotros en Cataluña a lo mejor en ese sentido somos un poco más empresarios o más pequeñas empresas. Segundo, quien quiera opositar normalmente lo suele hacer en oposiciones de la Generalitat de Catalunya. Cuando una persona del Estado lo envían a Cataluña el coste de vida también es superior. ¿Por el *procés*? Le puedo decir que no. Hay una integración y no hay ningún tipo de problema en ese aspecto. Yo lo achacaría más a que son personas de origen de fuera de Cataluña y que cuando pueden quieren volver a su destino y a que el coste de vida, como es lógico, en Cataluña y especialmente en Girona es mucho más elevado. Solamente, voy a hacer un pequeño matiz: de 35 plazas que aprobó el Partido Popular y que luego cuando el Partido Socialista entro en el Gobierno se incorporaron, los números 33 y 35 iban a Girona y aún los están esperando, es que no se han incorporado, renunciaron a su plaza, ¿por qué? Porque por el coste no les salía a cuenta.

En cuanto a la digitalización y el *streaming*, la pandemia ha supuesto un cambio, es decir, no podíamos tener el aforo, los ratios. En nuestras aulas ha habido un momento en que no podíamos tener los alumnos en nuestros centros por motivos evidentes. La digitalización, poner unos contenidos en una web y que la gente se los vaya descargando es diferente del *streaming*. El contacto, la presencialidad del alumno, estos silencios, estas experiencias, todos esos proyectos de los que les hemos hablado, la Universidad Autónoma de Barcelona, el Intrás, la cátedra del doctor Montané en la Autónoma como el señor Montoro en Valencia han avalado siempre esta presencialidad y no es nada raro. Es decir, si miramos a Europa, la presencialidad en las aulas se exige en muchos países, hay una formación teórica obligatoria. Incluso, lo que les comentaba, el sistema en Austria de la presencialidad en la segunda fase ha mostrado una reducción de un 30% en la siniestralidad en los conductores jóvenes. Es decir, que no vamos tan mal.

Voy concluyendo porque veo que se me acaba el tiempo. Sobre el tema de las velocidades que nos ha comentado el señor Carbonell en los vehículos de movilidad personal y en los vehículos de ciudad, efectivamente es una incongruencia. Es decir, el vehículo de movilidad personal si va a 25 kilómetros por hora, si tiene un accidente, pues tendrá consecuencias. Pero es que también las encontramos en las

ove: DSCD-14CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 37

bicicletas, por qué en vía urbana no tienen que llevar casco y en vía interurbana sí. Una bicicleta puede desarrollar una velocidad dentro y fuera de poblado. ¿Es que fuera de poblado se va a hacer más daño que en la ciudad? Si tiene un accidente se lo va a hacer tanto en un sitio como en otro. Es decir, a veces la norma se tendría que pulir y estoy totalmente de acuerdo en que se necesitaría una mínima formación, un seguro de responsabilidad, y ayer el fiscal nos decía que se imputarán por delitos de tráfico y seguridad vial aquellos conductores que vayan con tasas de alcoholemia, que utilicen dispositivos de auriculares, etcétera.

Por hacer referencia a todo lo relativo a nuestra página web, tenemos una sensibilidad con este tema de las personas discapacitadas. No hacemos todo lo que deberíamos hacer. Si me permiten, uno de los cuatro presidentes de la Federación de Autoescuelas de Catalunya en estos momentos ha vivido una experiencia personal, ha estado en el Instituto Guttmann, y esto nos ha hecho ver que a veces no somos conscientes hasta que nos pasa. Sí, hay una página web, hay unas autoescuelas, se intenta hacer, pero realmente no hacemos suficiente ni nosotros ni las administraciones, y esta sensibilidad la tenemos integrada en nuestro ADN y le aseguro que es uno de los valores que vamos a seguir potenciando, y ahora tenemos la oportunidad ya que Joan, al que desde aquí le mando un abrazo, se encuentra en esa situación delicada, de hacer todo lo posible para poder normalizar y que pueda integrarse con normalidad en esta nueva etapa.

Muchas gracias por su atención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Viladrich, por su comparecencia. Le deseamos un buen regreso a casa.

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN DE AUTOESCUELAS DE CATALUÑA, FAC** (Viladrich i Castellanas): Muchas gracias a ustedes.

El señor **PRESIDENTE**: Un minuto para despedir al señor Viladrich y dar la bienvenida al siguiente compareciente. (Pausa).

— DEL SEÑOR GONZÁLEZ GALLARZA (EN REPRESENTACIÓN DE LA PLATAFORMA DE AUTOESCUELAS DIGITALES (PAD)). (Número de expediente 219/000547).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a dar paso a la última comparecencia de la mañana de hoy. Recibimos a don Miguel González Gallarza, en representación de la Plataforma de Autoescuelas Digitales. Señor González, muchas gracias por su presencia aquí esta mañana. Sabe que la comparecencia se desarrolla con una intervención inicial suya de quince o veinte minutos, a continuación los portavoces le plantearán alguna cuestión, alguna pregunta y cerrará usted la comparecencia con una intervención de unos diez minutos. Sin más preámbulos, le doy la palabra al señor González Gallarza para que haga su exposición. Muchas gracias y adelante.

El señor **GONZÁLEZ GALLARZA** (en representación de la Plataforma de Autoescuelas Digitales, PAD): Muchas gracias a todos los invitados por esta invitación. Para mí es un honor representar a la Plataforma de Autoescuelas Digitales y, por tanto, a este sector de la formación vial que está creciendo.

Me gustaría empezar mi intervención con una introducción sobre cómo nosotros percibimos a día de hoy el estado actual de la formación vial. Nosotros entendemos que el sector de la formación vial está sufriendo una doble crisis. En primer lugar, hay una crisis coyuntural relacionada con el COVID-19, como ha habido en otros sectores de la economía. En el sector de la formación vial se manifiesta con un fuerte colapso en los centros de exámenes, como sabemos, con dificultades también para las autoescuelas para realizar clases prácticas por cierto miedo al contagio en unos momentos del año pasado, pero sobre todo unas dificultades económicas importantes para muchas autoescuelas. En un estudio realizado por una asociada de la Plataforma de Autoescuelas Digitales, la Autoescuela Digital Dribo, se estima que la crisis del COVID-19 en el último año ha supuesto el cierre del 10 % de las autoescuelas. Pero esta crisis no es únicamente coyuntural, no es únicamente relacionada con el COVID, sino que ya desde antes había ciertos aspectos estructurales del sector que se han venido acentuando con el COVID y que son principalmente la ineficiencia y la falta de digitalización de muchos actores y la precarización de las condiciones de trabajo de muchos profesionales del sector. Nuestra constatación al final es muy firme. Nosotros entendemos que ningún padre, ninguna madre —y seguro que aquí, en la sala, hay padres y madres—, llevaría a sus hijos a una escuela

cve: DSCD-14-CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 38

donde cada vez hay menos alumnos, cada vez hay menos profesores y además suspende la mitad del curso al final de año. Esta es la situación de la formación vial hoy.

En cuanto a alumnos, el número de carnés de permiso B ha descendido a la mitad en los últimos diez años. En cuanto a profesores, se calcula que hay unos 17 000 profesionales de formación vial en activo, un número insuficiente hoy en día para cubrir la demanda, pero, además, no se está relevando generacionalmente, con lo cual va a haber un problema importante de falta de profesores, y en cuanto a los suspensos, según los últimos datos, menos de la mitad de los alumnos aprueban la prueba teórica en primera convocatoria y un tercio solamente en la parte práctica. Entonces, lo que entendemos es que el modelo actual de autoescuela no es atractivo para los alumnos más jóvenes, para los futuros conductores y, por lo tanto, hay que repensarlo, hay que remodelarlo, siendo las autoescuelas, en este caso, las primeras responsables en mirarnos el ombligo, ver cómo podemos mejorar nuestro modelo para adaptarnos a las nuevas generaciones y a sus hábitos, más allá de lo que pueda hacer la Administración. Pensamos que la formación vial debe ubicarse como un pilar básico de la formación de los ciudadanos. El carné de conducir sigue siendo algo muy importante, es un instrumento esencial para acceder al empleo, a la movilidad, a la independencia, especialmente en zonas rurales o menos pobladas. Por lo tanto, tenemos entre manos un problema de orden social.

Frente a esta situación de crisis, la plataforma de autoescuelas nacemos en 2018 con el objetivo de promover la transformación digital de este sector, la transformación digital de la formación vial para ser un modelo más eficiente, más atractivo también para los alumnos, apoyándonos en la digitalización, en técnicas y en recursos que a día de hoy ya existen, y compartiendo el fin último, que además compartimos todos en esta sala, que es el de conseguir conductores más seguros, más responsables en la carretera, y llegar a ese objetivo de cero víctimas. Por lo tanto, con la transformación digital de las autoescuelas tenemos una palanca importante para reducir esa siniestralidad. En consecuencia, nosotros estamos aquí con la vocación de ser un actor institucional, digamos, participando en todos los foros donde podamos transmitir nuestra visión, como ya hacemos en diversos grupos de trabajo de la Dirección General de Tráfico. Estamos muy contentos de estar hoy en esta Comisión tan importante y queremos ser un actor colaborativo. Al final, queremos tender la mano al sector, a todos esos actores que han estado tantos años trabajando por la seguridad vial, todos los agentes, asociaciones —con un foco especial, de hecho, en las víctimas de tráfico— que tanto trabajan cada día para mejorar la seguridad en nuestras carreteras. Con esa visión de víctimas cero, con esa misión, además, de transformar digitalmente la educación vial, lo que proponemos desde la PAD es una reforma del modelo en tres ámbitos principales, que constituirán los tres bloques de mi presentación. Primero, queremos que la formación se adapte al siglo XXI, a la generación actual, integrando todas las ventajas que ofrece la educación digital hoy en día. En segundo lugar, queremos que se digitalice la relación alumno-autoescuela-Dirección General de Tráfico, para que se pueda digitalizar la relación ciudadano-Dirección General de Tráfico con garantías de seguridad y de pedagogía. El último bloque será sobre las condiciones de trabajo; entendemos que tenemos que poner al profesor de formación vial en el centro de este nuevo modelo.

En cuanto al primer bloque sobre educación vial digital, nosotros creemos que esta expresión debería ser evidente. La educación vial debería ser digital, hoy en día no lo es. Entonces, lo que queremos, en primer lugar, es adaptar la educación vial, el sistema actual, al contexto que estamos viviendo. Hoy en día, la formación digital está plenamente integrada y reconocida en cualquier modelo educativo y la formación vial no puede quedarse atrás, no puede ser una excepción. De hecho, está reconocida a nivel normativo en el artículo 70 bis de la Ley Orgánica de Educación, que se introdujo en diciembre de 2020, y cito textualmente: «Los poderes públicos impulsarán el desarrollo de formas de enseñanza que resulten de la aplicación preferente de las tecnologías digitales a la educación. En concordancia con lo anterior, se potenciará el desarrollo de iniciativas formativas y la elaboración de materiales didácticos en soporte electrónico. Se facilitará la extensión de las enseñanzas a distancia y su acceso a través de tecnologías digitales». Nosotros, por lo tanto, lo que pedimos a esta Comisión y a la Administración es que cumpla con este mandato legal también en el ámbito de la formación vial. Además de esa normativa, la educación digital se ve apoyada por el actual contexto de digitalización a nivel global. La educación, como otros sectores, ha sido capaz de adaptarse, y además de manera acentuada por el COVID, a este nuevo paradigma. Existen hoy en día universidades que imparten grados, posgrados, por medios digitales únicamente, en profesiones tan relevantes como la abogacía, la psicología, la ingeniería o incluso la medicina. Las principales instituciones internacionales reiteran la necesidad de promover esas tecnologías

ove.DSCD-14CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 39

digitales en la educación en diferentes estudios que ustedes pueden constatar en la OCDE, en la Comisión Europea; en el año 2020 hay estudios que van en esa dirección.

Lo que queremos también es utilizar esos avances tecnológicos que ahora describiré para ofrecer una formación y una sensibilización vial de calidad. No estamos únicamente hablando de conceptos teóricos, ni siquiera de la pericia técnica, sino de sensibilización, porque, al final, esa es la palanca que hace que los conductores sean más seguros. Consideramos, pues, imprescindible mejorar la sensibilización de los conductores, para lo que también entendemos que debe jugar un papel fundamental la educación digital, o sea, los medios digitales para esa sensibilización. Ahí está, por ejemplo, el informe de la Fundación Alternativas de 2019, titulado Formación vial de calidad en una sociedad digital, elaborado por el doctor Lorenzo García Aretio, que es catedrático de Educación de la UNED y director de la Cátedra Unesco de Educación a Distancia, donde en ese informe se avala la educación *online*, el modelo que nosotros representamos, para formar y sensibilizar en materia de seguridad. Pero es que, además, hay un estudio que seguramente ustedes conocen, que es el Study on Driver Training de la Comisión Europea de 2017, que lejos de hablar de presencialidad, lejos de promover la presencialidad como una palanca necesaria o única para mejorar la sensibilización, lo que hace es reconocer y ensalzar casos de éxito a nivel europeo, de concienciación y percepción de riesgos que se hacen de manera *online*. Otro ejemplo es el curso de E-learning que imparte hoy en día el RACE y el Instituto de las Naciones Unidas para la Formación y la Investigación sobre prevención de los riesgos viales, que hoy en día lo consumen muchísimas empresas en nuestro país. Además, volviendo al aspecto normativo, tenemos el Real Decreto 174/2021, que ustedes también conocen, por el que se establece el título de Técnico Superior en Formación para la Movilidad Segura y Sostenible, que establece expresamente que los módulos profesionales que conforman las enseñanzas de este ciclo formativo, que incluyen, además, contenidos de sensibilización, podrán ofertarse a distancia, exceptuando solo la enseñanza de técnicas de conducción práctica que tiene lugar en el vehículo. Pero, en ese contexto, si los profesores de formación vial, que tienen una media de edad de unos 45 años, pueden formarse con este nuevo real decreto y sensibilizarse a distancia, ¿cómo vamos a poner en duda, señorías, que los futuros alumnos, de una media de edad de unos 18 a 25 años, puedan formarse y sensibilizarse por esos mismos métodos? Sería, entendemos, una incoherencia y un sinsentido. Por lo tanto, la formación vial digital no sirve únicamente, insisto, para la parte teórica, para aprenderse las señales, sino que, además y especialmente, es útil para la sensibilización. No es que lo digamos nosotros, como he dicho, lo avalan expertos pedagógicos de reconocido prestigio internacional; lo avalan instituciones internacionales como la Comisión Europea, Naciones Unidas, y, tercero, lo reconoce la normativa vigente a nivel nacional. Pero es que, además, si hoy en día salimos a la calle y vemos el mundo que nos rodea, los jóvenes ya se sensibilizan *online* a través de redes sociales, de series; los cambios de comportamiento que estamos viendo a nivel del coronavirus, del reciclaje, eso se consigue *online*. Nadie está yendo a clase a que les expliquen presencialmente ese tipo de comportamientos para una transición ecológica, para la igualdad, etcétera. Entonces, creemos realmente que la sociedad ya está en ese paradigma. Pero es que, además, la eficacia de un proceso educativo no depende de la modalidad, no depende del continente, sino del contenido, del rigor de su diseño pedagógico, de su capacidad de adaptación, y ahí es donde nosotros queremos promover esa educación digital. Las autoescuelas digitales queremos trabajar junto con la Dirección General de Tráfico, con todas las entidades sociales y asociaciones de seguridad vial, para diseñar esos contenidos educativos con la máxima calidad, que sean fácilmente actualizables y, sobre todo, que generen datos que sean útiles para el diseño de políticas viales, que sean más eficaces y que sigan, como decía antes, reduciendo el número de víctimas de tráfico. Tenemos una palanca fundamental que debemos utilizar. Hoy en día, lo que nos transmiten la Dirección General de Tráfico y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial es que ellos no tienen suficientes datos para diseñar esas políticas.

Por lo tanto, lo que queremos es hacer más eficiente lo que existe ya, esa formación y concienciación que existe ya en las autoescuelas, en los cursos de recuperación de puntos. Con el E-learning se puede concienciar de una manera directa. Mucha gente dice: hay una barrera. Es que, hoy en día, se puede tener un contacto directo con los alumnos. Nosotros tenemos un ejemplo que sus señorías tienen en la presentación que les hemos hecho llegar, de un piloto de curso de sensibilización vial, donde ponemos el foco en la evaluación. Es decir, vamos a evaluar ese curso que nosotros planteamos con resultados, haciendo un perfil de riesgo inicial y final para ver qué incidencia en los comportamientos ha tenido nuestra sensibilización. De manera que hablar del medio, hablar de la presencialidad o la digitalidad porque sí, no tiene sentido, tiene sentido hacerlo en base a unos resultados en una evaluación del contenido.

cve: DSCD-14-CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 40

Además, entendemos que se debe fomentar esa formación digital en todas las etapas de la formación vial, no solo limitarse al permiso de conducción B que se obtiene a los 18 años, sino ampliarse a la formación vial en su conjunto, con otras instancias como la recuperación de puntos, los programas de actualización de los profesores, pero, además, en una visión de formación de conductores a nivel continuo. Los ciudadanos deberían poder tener un contacto directo con la Administración a través de contenidos pedagógicos que les vayan formando a lo largo de toda su vida. En ese sentido, como saben, actualmente se está tramitando en esta casa el proyecto de ley por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Como saben sus señorías, además, desde la PAD hemos propuesto a todos los grupos parlamentarios una enmienda en el artículo 62, en el que, de hecho, en consonancia con la Ley Orgánica de Educación que decíamos y el Real Decreto de Técnico Superior de Formación, proponemos que toda la enseñanza, hoy en día, para obtener el permiso de conducción B, incluida la sensibilización, pueda impartirse a distancia, menos, evidentemente, la parte práctica, que se hace presencialmente en el vehículo. Ese es el fondo de nuestra propuesta.

Acabo este bloque de educación vial y paso a lo que entendemos que debe ser la digitalización de los procesos con la Dirección General de Tráfico. Lo que queremos es que el modelo sea más sostenible y eficiente. El sistema actual exige muchísima documentación en papel, intercambio de documentación entre el ciudadano y la DGT y la autoescuela. El desplazamiento físico a las autoescuelas, por lo tanto, implica unos traslados y unos costes innecesarios. Proponemos eliminar todo lo que se pueda los trámites presenciales entre autoescuelas y la DGT. Es verdad que ha habido mucha digitalización, pero todavía resisten muchos trámites absolutamente innecesarios, porque se trata únicamente de intercambio de documentación, y además creemos que esa es la base para reforzar la interacción entre los ciudadanos y la DGT por medios electrónicos. En el futuro, el ciudadano debe tener una relación electrónica con la DGT, que ya apuesta por esta digitalización, pero debe seguir apostando por un sistema de Administración digital que acompañe, como decía antes, a todos los ciudadanos a lo largo de su vida como conductores. Hay un ejemplo que es el de los candidatos por libre. Hoy en día, cuando un ciudadano se presenta por libre a un examen de conducir, a un examen teórico, tiene una serie de trámites físicos innecesarios en la jefatura, tiene que pedir cita, tiene que ir al centro de exámenes, y, si va por autoescuela, evidentemente, lo tiene que hacer la autoescuela, pero entendemos que se debería poder hacer *online*, como ya se hace en otros países de Europa, porque facilita el acceso, una vez más, al permiso de conducir.

Acabo mi intervención con un último bloque sobre lo que entendemos que debe ser la mejora de las condiciones económicas y de trabajo de los profesionales del sector. Hablamos de autoescuelas, pero sobre todo tenemos que hablar de profesionales de formación vial, lo que son los profesores de formación vial y que mañana serán los técnicos de movilidad segura y sostenible. Nosotros entendemos que hay que poner en valor el papel de esos profesionales. Hoy en día son el centro de la formación y, además, está demostrado, entre otras cosas, por el Study on Driver Training, que la palanca principal para un buen aprendizaje es ese contacto directo con un formador muy bien titulado, muy bien formado, como lo hay en España, que es un país de referencia en formación de formadores. Debe dignificarse, por lo tanto, esa labor y las condiciones de trabajo —podremos entrar en detalles—, porque el sistema actual no los valora lo suficiente. Hace falta una reordenación tanto administrativa como legal para dignificar esa profesión, valorar adecuadamente el trabajo pedagógico que tienen, que hay que hacerlo en mejores condiciones y, en última instancia, la labor social que tienen los profesores, que son los que forman a nuestros jóvenes a la hora de ponerse al volante. Por lo tanto, lo que proponemos es trabajar, colaborar para construir un marco operativo más transparente y flexible para los profesionales. El sistema actual está plagado de costes, de ineficiencias, de barreras que las recibe la autoescuela, pero se repercuten directamente a los profesionales, se traducen en irregularidades y condiciones de trabajo precarias. Por lo tanto, se debe apostar por un sistema de trabajo transparente y flexible, que permita al profesor de formación vial, si lo desea, trabajar con autonomía, porque, al final, entendemos que él sí puede ser un prestador de servicios que tenga su vehículo, que pueda enseñar a sus alumnos sin deber tener un local físico, y que ese marco, al final, sea más seguro y competitivo en el futuro que en el paradigma en el que vivimos.

Por lo tanto, la conclusión es que se debe revisar el marco regulatorio de las autoescuelas, que se revisó por última vez hace diez años. Se debe reevaluar esa regulación para conseguir un marco jurídico más adaptado y eficiente para las escuelas hoy en día, que elimine barreras, que elimine cargas administrativas y que permita que los profesionales centren sus esfuerzos en la cuestión pedagógica, en aportar valor a sus alumnos, y no en burocracia que, hoy en día, es innecesaria. En definitiva, se trata de revisar un modelo que lleva casi veinte años sin tocarse. Es verdad que se reformó en 2010, pero de

ove.DSCD-14CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 41

manera —entendemos— insuficiente. Hay que adaptarlo a la nueva realidad del mercado, a las nuevas generaciones y, por lo tanto, permitir a las autoescuelas transformarse hacia un modelo que sea más resiliente en el futuro. La alternativa, en realidad, es que esas autoescuelas no puedan competir en un futuro, y que el sector, como venimos viendo en estos últimos diez años, se vaya reduciendo.

Acabo mi intervención simplemente recapitulando ese llamamiento al sector en general y a las administraciones para trabajar en pro de este nuevo modelo que nosotros ya representamos en el sector, pero queremos comunicar a toda la sociedad, y agradezco, una vez más, al presidente y a todos los diputados la invitación, y estoy dispuesto a responder a todas sus preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor González Gallarza.

Vamos a pasar al trámite de intervención de los portavoces. En primer lugar, por el Grupo Republicano, la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Bienvenido, Miguel. Gracias también por tus aportaciones. Tal como ya hemos expresado a los anteriores comparecientes, nuestros agradecimientos al inmenso trabajo que realizáis como profesores desde autoescuelas, formando muchas veces a la gente joven en el lenguaje vial. Nos gustaría saber su opinión sobre la formación continua del conductor y, además, cómo debería ser esta. Ustedes nos dicen que toda la enseñanza relativa a los conocimientos, la técnica, la concienciación y la sensibilización podrá ofertarse a distancia, siempre que se garantice que el alumno pueda conseguir los resultados de aprendizaje necesarios para la superación de la correspondiente prueba de conocimientos. ¿Cómo consideraréis vosotros que dicha concienciación podría ser evaluable? Y si es así, ¿cómo debe realizarse esta evaluación? Seguramente todos los aquí presentes en un día hicimos el examen del carné de conducir y no creo que haya nadie al que se le haya olvidado este día. Es un día en que estás muy nervioso, tienes muchas preocupaciones; es como si te jugaras todo en un día. ¿Cómo os parece que se tendrían que adaptar los exámenes, tanto el teórico como la parte práctica, para hacerlos más del siglo XXI? ¿Qué propuesta tenéis para la concienciación de los más jóvenes? Está claro que, a veces, se pueden concienciar no solo a través de las redes. De ahí, problemas psicológicos o de trastornos, como puede ser anorexia o bulimia en el caso de las mujeres, que queda demostrado que no están concienciadas, más bien al contrario. ¿Cuál sería la propuesta para formar y para concienciar?

Solo voy a terminar con una reflexión, porque estamos totalmente de acuerdo en la digitalización de los trámites entre autoescuelas y la DGT, pero nos quedan algunas dudas sobre la concienciación y sensibilización en los cursos.

Solo para reflexionar: nos habéis repartido la presentación en papel. ¿Por qué nos la habéis repartido en papel pudiéndolo hacer en digital?

Gracias. Nada más.

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

Por el Grupo VOX, tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muchísimas gracias, presidente.

Gracias, señor González, por su exposición. A mí me surgen algunas preguntas que espero que me pueda responder y aclarar en esta Comisión.

Ha comentado usted que menos de la mitad no aprueban el teórico actualmente. Quisiera saber, si tienen datos, si esas cifras se mantienen en las personas que están haciendo esa formación de forma digital. Si hay datos comparativos que reflejen si las personas que se forman a través de otros canales digitales tienen mejor o peor resultado. Hay otros países en los que ya están instaladas y mucho más avanzadas las autoescuelas digitales y quizá pueda tener algún dato en ese sentido.

Se ha hablado de la sensibilización y la concienciación. Quizá el tendón de Aquiles en el que se intenta poner el acento es la falta de capacidad de las autoescuelas digitales para llegar a esa sensibilización y concienciación, sobre todo en los más jóvenes, que son principalmente los que se sacan el carné de conducir. Ya ha explicado algo, pero si puede abundar más en la estrategia, se lo agradecería.

Ha hablado de los trámites digitales de la DGT. Quisiera saber qué opina sobre cómo está avanzando la digitalización de los trámites en la DGT. Si hay alguien que tiene poder económico y poder de legislar y llevar a cabo un cambio importante se supone que es el Gobierno de España. A día de hoy, cuando se está hablando de los coches autónomos, en los que ya no se necesita ni siquiera poner la mano en el

cve: DSCD-14-CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 42

volante, todavía tenemos que desplazarnos equis kilómetros en esa España vaciada para entregar un papel y hacer una cola para que nos lo firmen.

Una última pregunta: ¿Por qué se exige a las autoescuelas que tengan un local físico para tener un coche para dar clases de conducir, cuando hay muchísimas profesiones y oficios en los que solamente hace falta un domicilio fiscal. ¿Qué interés hay en que las autoescuelas tengan un local físico para poder tener un coche para impartir la formación?

Nada más. Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alcaraz.
Por el Grupo Popular, el señor Gago.

El señor **GAGO BUGARÍN**: Muchas gracias, presidente.

Muy buenos días, don Miguel. Encantado de tenerle aquí para finalizar esta jornada. Quiero agradecer, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, su participación y su exposición en este ejercicio de análisis para el trabajo de la estrategia española de seguridad vial.

Ya le adelanto que nuestro grupo reconoce que hoy en día existen complejidades dentro del territorio nacional en cuanto a la accesibilidad de los españoles para la obtención del carné de conducir. La primera tiene que ver con el criterio de renta y con la distribución geográfica y la segunda tiene que ver con la accesibilidad física de los jóvenes españoles, la diferenciación entre la España rural y la España urbana y las desigualdades que ello supone y por las cuales aquí tenemos la obligación de trabajar.

Teniendo en cuenta estas dos circunstancias, se nos plantean las siguientes reflexiones. Primero, en cuanto a la evolución tecnológica en cualquier ámbito y período histórico, en el año 2021 no podemos mirar para otro lado en cuanto al papel que la digitalización juega en la adquisición de la formación a todos los niveles, académico, superior, básico, y por ello también en el ámbito que nos concierne, que es la obtención del carné de conducir. Reconocemos que la digitalización en la formación teórica del carné de conducir contribuye, en primer lugar, a mejorar la accesibilidad de los alumnos de la España despoblada, y en segundo lugar, a reducir el número de desplazamientos. Hablo tanto de la reducción del volumen de tráfico como de la mejora en la seguridad vial, de una manera singular para los alumnos de la España rural, alumnos que vienen de alta montaña, por ejemplo, en períodos invernales. Puede parecer algo banal, yo soy de ciudad, pero pongámonos en el caso de una joven que tiene que volver a las ocho de la noche a su entorno rural un 15 de enero. Estamos hablando de que son unos 750 000 alumnos pendientes de exámenes en estos momentos. Si multiplicamos esta cifra por una media de diez desplazamientos, hablamos de un total de 7,5 millones de desplazamientos, para que tengamos una idea más concreta del volumen del que hablamos. En este sentido, como portavoz de cambio climático del Grupo Parlamentario Popular, quiero resaltar que la reducción del número de desplazamientos supone una mitigación singular en las emisiones de CO₂ y de NOx. Yo le pregunto: ¿existe alguna diferencia entre la autoescuela digital nueva o una escuela tradicional digitalizada? Es una pregunta cuya respuesta es interesante conocer.

Desde el punto de vista del *software* a aplicar para el ejercicio de la actividad formativa, ¿qué es lo que se requiere exactamente? Es decir, ¿en qué podemos ayudar para generar esa simbiosis y que se puedan desarrollar en el año 2021 las autoescuelas digitales?

En relación con la Dirección General de Tráfico y con el ministerio, en ese marco regulatorio del que usted habla, ¿nos puede concretar un poco más hacia dónde debemos caminar?

Por otra parte, en relación con el funcionamiento del CAPA, que nosotros hemos denunciado y cuya petición de eliminación como sistema de funcionamiento de las autoescuelas hemos reiterado, ¿cuál sería la alternativa que ustedes plantean?

Esas serían las preguntas que nosotros le querríamos hacer en el día de hoy. Muchas gracias.

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

A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Serrano.

El señor **SERRANO MARTÍNEZ**: Gracias, presidente.

Quería agradecerle al señor Miguel que esté esta mañana en esta comparecencia. El Grupo Parlamentario Socialista, como siempre, considera constructivas sus propuestas.

Hay sectores a los que les toca abrir camino, en este caso al sector que representa y a su organización les toca abrir camino en la digitalización de la seguridad vial y, en este caso, buscar la fórmula o el procedimiento por el cual tenemos que abrir ese camino. Las nuevas generaciones se incorporan a esa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 43

nueva metodología del trabajo que sin esa herramienta no se entiende. Hay un dato por ahí que todos utilizamos, y es que el 75 % de la gente joven convive ya con esa nueva forma de relacionarse en esa plataforma digital y virtual, por lo que, efectivamente, como tú bien aportabas en tu comparecencia, no se entiende una formación sin esa convivencia en un mundo digitalizado.

Hay tres pilares fundamentales que van a acompañar el plan estratégico de seguridad vial. Es cierto que la digitalización se abre camino ferozmente en la formación, lo hemos visto. El último año se ha puesto de manifiesto en el sistema educativo. Pero hay otros dos pilares fundamentales, que otros compañeros diputados ponían de manifiesto, que son la concienciación y la sensibilización del conjunto de la sociedad.

En la formación, lo tenemos claro, la digitalización es un nuevo mecanismo, pero vemos también cómo desde distintos ámbitos se exigen, o por lo menos se piden, métodos semipresenciales o presenciales. Esto hay que tenerlo en consideración, puesto que estamos hablando de cosas tan sensibles como la educación y la formación vial. Es algo que tenemos que tener siempre en consideración. Esa convivencia entre la presencialidad y la vida digital nos la dará el tiempo, pero es en lo que nos puede quedar algún tipo de duda.

Por otro lado, hay algo en lo que creo que estamos de acuerdo todos los comparecientes y, por supuesto, el conjunto de los diputados y diputadas, que es la calidad en la formación. Este grupo y, por supuesto, esta Comisión y el conjunto de los comparecientes tenemos que buscar el rigor en la calidad de la formación. Debemos buscar la mayor calidad en la formación en seguridad vial y, por supuesto, tenemos que garantizar que, vía presencial o vía digital, esa educación vial vaya mejorando, porque es el mejor escudo para lograr el objetivo que todos nos marcamos, que es la siniestralidad cero, cero víctimas de accidentes en nuestro país. Esa calidad tiene que ir acompañada, por supuesto, de las nuevas herramientas que tenemos para la formación, pero también por una apuesta sincera del Gobierno. De todos es conocido el trabajo que viene haciendo la Dirección General de Tráfico, no solamente desde el punto de vista de la calidad —pongo como ejemplo ese título superior en formación para la movilidad y la seguridad sostenible en nuestro país—, sino también —y es de reconocer, aunque nos queda mucho trabajo por hacer— en lo que a la digitalización de sus trámites y de su forma de trabajar se refiere, donde ha hecho un trabajo arduo, exigente y riguroso. Bien es cierto que nos queda un largo camino por recorrer, pero también es cierto que se ha experimentado un cambio importante en la digitalización de los trámites en todo ese trazado que va desde que una persona decide sacarse su carné de conducir hasta que, en un momento determinado, obtiene ese carné. Aquí también hay que hablar de la formación continua del conductor, de la sensibilización que tenemos que llevar a cabo en todo el ciclo de vida de las personas. Tenemos que ver cómo somos capaces de garantizar esa formación continua desde el punto de vista de la digitalización, y para eso también tenemos que tener algunos datos claros y, por supuesto, alguna metodología digital para llegar al conjunto de la sociedad.

Hay otro tema que no has tocado y sobre el que me gustaría saber tu opinión, que son los examinadores. Yo creo que es la asignatura pendiente del conjunto de esta Comisión y del conjunto del Gobierno. Aunque es cierto el esfuerzo que se ha hecho en los dos últimos años, incorporando en torno a cien examinadores nuevos, el número de examinadores que tenemos en nuestro país no es suficiente y debemos ser exigentes para seguir incorporándolos. Estamos convencidos, en el Grupo Parlamentario Socialista, del compromiso del Gobierno para solventar los problemas provocados por unos recortes de ocho años de un Gobierno anterior que nunca solucionó este tema. Tenemos que ser capaces de ponerle punto y final a ese gran reto.

Voy terminando, señor presidente. Me gustaría poner en valor dos cosas. La primera es que estamos de acuerdo en la formación digital. Estamos de acuerdo también, por supuesto, en conciliar la presencialidad que algunos sectores nos vienen demandando con las nuevas herramientas del mundo digital. Nos quedan algunas dudas que me gustaría que nos despejara respecto a la sensibilidad, sobre todo cómo vamos a sensibilizar al conjunto de la sociedad con nuevas metodologías, en este caso virtuales, sobre este gran reto que es no tener ninguna víctima en accidentes de tráfico.

Gracias. (Aplausos).

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

Para concluir la comparecencia, tiene de nuevo la palabra el señor González Gallarza.

Adelante.

cve: DSCD-14-CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 44

El señor **GONZÁLEZ GALLARZA** (en representación de la Plataforma de Autoescuelas Digitales, PAD): Quiero dar las gracias a todos los señores diputados por sus aportaciones y preguntas.

Empezando por la señora diputada del Grupo Republicano, la formación continua es una asignatura pendiente también. Es verdad que, en Europa en general los sistemas de formación vial se han construido en torno al examen teórico y práctico. Yo aquí aportaría la visión desde otros sectores de la educación. Se ve ahora mismo en la formación profesional, en ciertos sectores que el examen en sí no es garantía de aprendizaje. En realidad, un sistema de formación vial que solo exige la aprobación de un examen en un momento dado es un sistema que fracasa si no hay unos conocimientos a largo plazo. Con lo cual —y volveré a esa noción de formación continua— la respuesta a gran parte de los problemas del sector a día de hoy puede ser repensar ese modelo, y nosotros estamos dispuestos también a trabajar con actores del sector en esa visión, empezando también por pequeños resultados, como puede ser integrar otro tipo de reflexiones en el examen, como la percepción de riesgos, y acabar con ese modelo memorístico que es el que tenemos hoy en día.

En cuanto a la naturaleza evaluable de esa concienciación, es decir, cómo vamos a evaluar —preguntaba usted— la concienciación, nuestra idea —lo tiene en la presentación— es hacer un perfil de riesgo inicial individualizado al alumno, en el que vemos en qué cuestiones hay que incidir más en cada alumno —y luego en agregado—, ya sea en la velocidad, en el alcohol o en las drogas, hacer un recorrido pedagógico y de concienciación adaptado a ese perfil de riesgo inicial y luego medir el perfil de riesgo final para poder validar si ha habido un cambio de comportamientos. Eso en un curso inicial, que podría ser el de desensibilización. Luego, a lo largo de la vida del conductor, hay que seguir ese perfil. Igual que hoy en día tenemos aplicaciones que nos invitan a comer más sano o a hacer deporte y nos van siguiendo y nos van motivando, la idea sería que la seguridad vial fuese esa asignatura pendiente a nivel individual una vez más, porque así es como se incide en los accidentes.

Para eso también hay que adaptar, como decía antes, los exámenes actuales. Es verdad que el examen teórico está muy enfocado al modelo memorístico y que en el examen práctico no se puede medir toda la pericia técnica en todas las situaciones. Aquí la idea es alargar un poco ese período formativo, es decir, no confiar únicamente en un examen, sino en un período más a largo plazo de formación, y luego tener un modelo de aprendizaje de la conducción que no se evalúe en un solo examen. Es decir, se trata de alargar un poco esa formación.

Hablaba también de las redes sociales. Yo a lo mejor aquí soy más optimista que usted. Usted hablaba del peligro de las redes sociales a la hora de concienciar. Yo soy muy optimista con las redes sociales. Es verdad que hay una cuestión de regulación que supera el ámbito de esta sala, pero yo soy optimista y creo que, bien utilizadas, las redes sociales pueden conectar a jóvenes con mejores comportamientos, con consejos del día a día y también con los resultados y las consecuencias de la imprudencia en el volante y pueden implicar un cambio de comportamiento. Yo ahora lo veo con gente de mi generación, incluso con generaciones más jóvenes: nos sensibilizamos sobre temas sociales —la igualdad, la igualdad de géneros, la igualdad social, el cambio climático— viendo series de Netflix. O sea, hay contenidos sociales y culturales que nos invitan a cambios de comportamiento. También puede haber un peligro de visibilizar otro tipo de peligros, pero, en general, yo soy optimista en ese sentido si se utiliza bien, si la Dirección General de Tráfico, una vez más, lo utiliza de manera positiva.

Respondiendo a la pregunta sobre por qué lo presentamos en papel —y no quiero para nada denigrar el trabajo de esta Cámara—, nosotros hemos propuesto hacerlo de manera digital y no nos han dejado, nos han obligado a repartirlo en papel. Habría sido muchísimo más fácil que ustedes lo tuviesen en formato digital, que hubiésemos podido incluso colaborar a nivel digital previo y posterior a la reunión. Eso es lo que, como usted bien sabe, hemos venido haciendo por *email* con todos los grupos parlamentarios.

En cuanto al Grupo VOX, empezando por los datos de aprobados, nosotros ya tenemos —a escala de nuestra asociación, que todavía no representa a todo el sector digital— unos datos que a día de hoy, en 2021, ya son mejores que la media nacional. Nosotros, en el examen teórico, en primera convocatoria, tenemos una media de 62% de aprobados y un 63% en el práctico, que ya es superior a la media nacional, que no supera el 50% en ambas prestaciones. Es verdad que es un número muy reducido de alumnos, porque todavía estamos empezando, pero sí que tenemos esas bases para escalar este modelo de manera digital.

En cuanto a concienciación —ya he abundado un poco en esta cuestión en la respuesta al Grupo Republicano—, aquí la idea es hacer un módulo de concienciación que sea digital, que sea evaluable, que sea individualizado y que luego arroje datos agregados a la Dirección General de Tráfico para saber qué

ove.DSCD-14CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 45

políticas públicas hay que hacer y en qué aspectos hay que incidir. Hay que hacer una campaña sobre velocidad, porque el 80 % de nuestros alumnos están mostrando comportamientos de imprudencia en cuanto a velocidad, o sobre drogas o sobre el uso del móvil, por ejemplo. Volviendo a la noción de las redes sociales, es verdad que la digitalización nos da grandes oportunidades, pero también grandes riesgos, porque estamos al volante muchas veces con la tentación de mirar el móvil.

Me preguntaba también el señor diputado cómo avanzan los trámites digitales con la DGT. Yo aquí respondería que ha habido un avance importante con el COVID. Es decir, se ha aprovechado la oportunidad del COVID, pero hay que seguir en esa dirección. Sigue siendo insuficiente, porque el peso de los trámites físicos sigue siendo muy importante. Además, usted preguntaba a quién le interesa. Yo, desde un punto de vista de procesos y de inversión en *software*, no creo que sea muy complicado. No creo que sea muy complicado digitalizar cien por cien las interacciones. Tal vez estemos en una situación en la que tampoco interesa que se pueda hacer de manera digital porque hay un modelo alternativo. Esa es una pista que le doy, porque yo, sinceramente, entiendo —también habiendo hablado con la DGT— que esos trámites en realidad son fácilmente digitalizables.

Para acabar, respondiendo sobre la cuestión del local físico, a día de hoy es necesario un local físico según el reglamento de autoescuelas. Le voy a contar una situación que hemos tenido durante el confinamiento con un profesor asociado a nuestra plataforma. Esto ha sido en Montblanc, un municipio del Pirineo catalán, donde una persona, un profesor de formación vial, tenía su autoescuela de barrio con su local. Con el COVID cerró el local para poder dar clase desde casa, lo que hizo, y además dando clases prácticas en diferentes municipios en zona de montaña, y después del COVID tuvo la buena idea —entiendo yo— de cerrar ese local para siempre, porque se dio cuenta de que todo lo podía hacer desde casa. Bien, la jefatura, en ese caso, que creo que era de la provincia de Tarragona o no sé exactamente cuál, le retiró la licencia de autoescuelas, la licencia para impartir cualquier tipo de formación porque cerraba ese local. Estamos ante un absurdo, entendemos nosotros, ya que debería poder permitirse no a las autoescuelas digitales, a los grandes grupos, sino al profesor de a pie que está en un municipio rural poder dar clase por Skype desde casa y dar clases prácticas en diferentes municipios sin local.

Pasando al señor diputado del Grupo Popular, que hablaba también de la España despoblada, nosotros coincidimos en que al haber menos desplazamientos para esos locales físicos va a haber, primero, una reducción del riesgo de accidentes y, segundo, una mitigación de emisiones. Ahí estamos realizando ahora un estudio —me habría gustado tenerlo hoy, pero se lo compartiremos próximamente— sobre el impacto preciso de la presencialidad obligatoria en cuanto a emisiones de carbono y otros gases de efecto invernadero. Aquí lo que tenemos es una intuición que yo creo que todos podemos entender: si desde casa podemos hacer ciertos trámites, vamos a poder ahorrar y vamos a poder tener menos riesgos. Luego siempre se puede elegir ir presencialmente, igual que a los sitios, podemos elegir ir a la tienda o comprar desde casa, ir al cine o verlo en Netflix. Al final, queremos que el ciudadano decida y que cada uno elija el modelo que más le guste.

También preguntaba sobre qué diferencia a una escuela tradicional digitalizada de una autoescuela digital. Esto no es binario, no hay dos sectores, esto es un espectro que va desde las autoescuelas más tradicionales —la autoescuela de barrio con su local, asociada a ciertas asociaciones patronales, etcétera, que lo hace todo de manera manual, desde la contabilidad a la facturación, el calendario y las clases presenciales— hasta un modelo cien por cien digital —ciertas empresas, por ejemplo, la que yo represento, ya lo practicamos— en el que todos los trámites, absolutamente todos los trámites del alumno y del profesor se hagan a distancia y la única instancia física sea la clase de conducir. Además, creemos que eso ayuda a mejorar la calidad de la clase, porque cuando tú te tienes que desplazar mil veces para hacer trámites, al final eso tiene un peso, un coste, una incomodidad; si todo se hace *online* y lo único que tienes es la experiencia positiva, entendemos que se mejora la calidad de la formación. Ese espectro es el que queremos que avance hacia la digitalización, pero una vez más de la mano del sector. Esto no se trata de traer a nuevos profesionales que compitan con las autoescuelas. Los profesores de formación vial son los que son y nosotros trabajamos con ellos para digitalizar el negocio.

En cuanto al marco regulatorio, yo lo que veo es que esto es un reglamento, el Reglamento de escuelas particulares de conductores. Se modificó por real decreto por última vez en 2010, como obligación de la Ley 17/2009, para transponer la Directiva de servicios. Nosotros entendemos que no se llegó a flexibilizar todo lo que se debería en ese momento. En ese momento, en 2010, el iPhone ya existía, la digitalización ya existía, y a lo mejor podríamos haber cuestionado la necesidad de tener un local en cada provincia. A lo mejor hay que tener un local en el territorio nacional, yo lo entiendo, pero es que

cve: DSCD-14-CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 46

tenemos un local en cada provincia. Eso ya se podría haber cambiado y se debe cambiar ahora. Al final esa regulación se ha derogado de manera tácita por otras leyes, como la Ley de garantía de unidad de mercado, que asegura precisamente que con un único establecimiento a nivel nacional se puede operar. Se trata de darle una actualización a la regulación a la vista de las diferentes tendencias tanto normativas como sociales que ha habido en los últimos diez años.

Me preguntaba también el señor diputado en cuanto al CAPA. Nosotros representamos al final un porcentaje reducido del sector y en cuanto al CAPA somos, entre comillas, bastante nuevos, porque no hemos vivido todo en la situación actual, donde no había límite a la capacidad de examen, nosotros hemos vivido sobre todo en la era CAPA. Yo aquí veo que, por un lado —ya hablaremos luego de los examinadores—, hay que solucionar el tema de examinadores y, por otro lado, probablemente el CAPA tal y como está hoy en día no sea una solución, pero lo que decimos es que entre medias con mayor digitalización se va a ir hacia la solución. ¿Por qué? Porque con mayor digitalización se tiene una mejor previsión de la demanda de exámenes. Hoy en día las plantillas de examinadores son muy poco flexibles, no se prevé la demanda a nivel estacional o incluso a nivel semanal. Nosotros proponemos que haya un centro de datos donde se pueda prever —y eso hay modelos, hay algoritmos que lo hacen— la demanda de alumnos en diferentes provincias y que se pueda de esa manera distribuir la capacidad reducida que hay a día de hoy de manera más eficiente. Esa es nuestra humilde aportación. Decimos: Oye, hay una cuestión administrativa de examinadores, una cuestión de CAPA, pero con procesos digitales seguro que se mejora la situación.

Paso a responder al señor diputado del Grupo Socialista. Muchas gracias por su amplia intervención, que me permite tocar un poco todos los puntos. Me quedo con esa expresión de abrir camino. Nosotros es lo que hemos hecho y venimos haciendo desde hace un tiempo, con las dificultades que ello conlleva, porque muchas veces tenemos que intentar demostrar ciertas cosas que a nosotros nos parecen evidentes. Además, agradezco este tipo de intervenciones para compartir, y estoy contento también de que coincidamos en ciertas cosas, como mencionaba usted.

En cuanto a concienciación y sensibilización, coincido cien por cien en que hay que ser mucho más ambiciosos que solo el carné, hay que hacerlo a nivel de toda la sociedad. Nosotros, la visión que tenemos es que la formación vial se convierta en una cuestión social de primer orden, igual que lo es la violencia de género, igual que lo es el cambio climático, porque también hay muchas víctimas mortales, pero sobre todo porque es una cuestión que nos concierne a todos, puesto que todos somos peatones, todos somos usuarios de la movilidad, de una movilidad que está cambiando. ¿Cómo se hace eso? Concienciando a nivel digital, pero de manera mucho más ambiciosa, utilizando los altavoces de las redes sociales, por ejemplo, para que esa concienciación haga mancha de aceite y se salga del ámbito de la autoescuela. El problema de la presencialidad también es que se reduce esa concienciación al marco del local físico, cuando tenemos comunidades en redes sociales, tenemos hilos de Twitter virales —me lo invento—. Esa idea de que la concienciación salga de ese ámbito nos va a dar más posibilidades de que los jóvenes se concienten en ese aspecto.

En cuanto a la educación, usted decía: la educación es especialmente sensible. Estoy de acuerdo. Por ejemplo, cuando decimos que la educación primaria no debería ser cien por cien digital, se entiende, porque hay factores del desarrollo del niño. Aquí hablamos de ciudadanos que por lo menos tienen dieciocho años, y creemos que deberían poder elegir si la educación vial, incluyendo la sensibilización, es presencial o digital. Al final creo que la clave está en eso, en que la gente pueda elegir y que los modelos vayan evolucionando en función de lo que elija cada uno.

En esa idea de elegir, aludía también usted a la calidad de la formación, que es el factor fundamental. Ahí, tres respuestas muy breves. Primero, la calidad de formación va a venir asegurada por la evaluación de los métodos. Nosotros hablamos de cómo evaluar un curso de concienciación. Vamos a poder ver si hay un cambio de comportamiento en ese curso inicial y a largo plazo. Segundo, la calidad de la formación también la van a fiscalizar los alumnos, una vez más eligiendo los modelos que mayor calidad tengan no solo en clave de porcentajes de aprobados, que es por lo que se guía la mayoría de la gente, sino en formación a largo plazo. Si lo que hacemos es un modelo menos orientado al aprobado y más orientado a la formación vial, calidad significará calidad en ese aspecto.

Luego, nosotros, a nivel incluso de negocio, tenemos una visión que es la de aportar valor al conductor más allá de su carné de conducir. Es decir, hoy en día en la autoescuela te sacas el carné y ya, entre comillas, te despides de la autoescuela. Nosotros queremos ofrecer calidad no solo en la formación, sino también en los servicios que ofrecemos a nuestros usuarios, que son los servicios de la movilidad. Cuando

ove: DSCD-14CO-442

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 47

te sacas el carné todavía tienes poca idea de mecánica, tienes poca idea de cómo funciona el sector seguros, el sector de compraventa de coches. Nosotros, desde las autoescuelas digitales, queremos prolongar esa relación con el usuario y que también la prolongue la propia DGT, porque, al final, la primera experiencia que tienes de la DGT es el centro de exámenes, que por lo menos en Madrid es bastante antiguo. Queremos revertir esa impresión y que al final se cree una relación de largo plazo.

También coincido con el señor diputado en que la DGT, como decía en mi respuesta al Grupo VOX, ha trabajado en pro de la digitalización, ha aprovechado la oportunidad del COVID. Ha sido una Administración que ha transformado mucho sus procesos en poco tiempo, y nuestro mensaje es que tiene que seguir apostando por ello y, sobre todo, que no hay vuelta atrás. Es decir, ahora se relajan las restricciones y podemos volver a los trámites presenciales, pero lo que hemos visto es que una vez que hemos podido hacerlos digitales, no queremos volver a esa obligación, porque ya se ha demostrado que eso se podía hacer digital y lo podemos hacer desde casa.

Último punto sobre los examinadores que me preguntaba usted, y mi respuesta va a ser muy parecida a la que le he dado al señor diputado del Grupo Popular. Nosotros entendemos que aquí tiene que haber un trabajo y una solución por parte de examinadores, tiene que haber una mejora del sistema CAPA, pero, sobre todo —y es la humilde aportación que vamos a hacer nosotros— hay que trabajar para digitalizar procesos, porque, independientemente de que se solucionen o no esos dos problemas y de cómo se solucionen, si los trámites son digitales, si hay más visibilidad y, por lo tanto, más previsión de demanda, va a haber un sistema que sea más eficiente.

Mi último mensaje —ya hemos definido lo que es una autoescuela digital con nuestra visión— es un mensaje de convivencia. Es decir, no se trata de que las autoescuelas desaparezcan, de que haya una guerra en el sector; se trata de que los profesionales, que son los que son —que se forman cada año menos y lo que hay que hacer es formar más—, tengan los métodos ideales para trabajar en un mundo que cambia, que los actores más tradicionales puedan evolucionar en la medida en que ellos apuesten por este modelo, porque si siguen apostando por modelos caducos, desgraciadamente, no siempre podremos trabajar con ellos. Lo que queremos es trabajar con todos esos profesionales y con la Administración en pro de este nuevo modelo de educación vial.

El señor **PRESIDENTE**: Simplemente una matización. No creo que se le haya obligado a repartir el papel, ha sido usted voluntariamente. Otra cosa es que no se hayan dispuesto medios audiovisuales para su comparecencia porque no lo hemos estimado necesario.

El señor **GONZÁLEZ GALLARZA** (en representación de la Plataforma de Autoescuelas Digitales, PAD): De acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor González Gallarza, por su comparecencia. Esperamos tener más ocasiones de tenerlo por aquí.

Se levanta la sesión.

Era la una de la tarde.

cve: DSCD-14CO-442



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

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 499

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JUAN JOSÉ MATARÍ SÁEZ

Sesión núm. 15

celebrada el martes 28 de septiembre de 2021

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Comparecencias con ocasión del programa de trabajo sobre la estrategia española de seguridad vial 2021-2030. Por acuerdo de la Comisión sobre Seguridad Vial:	
— Del señor director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre (Monclús González). (Número de expediente 219/000597)	2
— Del señor director general de la Fundación AXA (Alfonso Caro). (Número de expediente 219/000598)	12
— Del señor presidente de Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil, AESVI (Lucas García). (Número de expediente 219/000599)	23

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 2

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

COMPARENCIAS CON OCASIÓN DEL PROGRAMA DE TRABAJO SOBRE LA ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD VIAL 2021-2030. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL:

— **DEL SEÑOR DIRECTOR DE PREVENCIÓN Y SEGURIDAD VIAL DE LA FUNDACIÓN MAPFRE (MONCLÚS GONZÁLEZ).** (Número de expediente 219/000597).

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señoras y señores diputados. Comenzamos con unos minutos de retraso la sesión de hoy; a lo largo de la misma se irán incorporando otros compañeros. Coincide que hay mucha actividad esta mañana, muchas reuniones de Comisiones, también de la ponencia de la ley de tráfico, que aunque se tramita en la Comisión de Interior son los portavoces de esta Comisión los que están trabajando en ella y, por tanto, excusamos su presencia en este momento, seguro que se incorporarán a lo largo de la jornada.

Continuamos hoy con las comparencias que estamos celebrando con ocasión del programa de trabajo sobre la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030, y tenemos el honor de recibir hoy a la Fundación Mapfre en primer lugar, a Jesús Monclús González. Iniciamos, como digo, las comparencias de hoy con esta intervención. La Fundación Mapfre participa desde hace muchos años, desde hace mucho tiempo, en políticas de prevención y seguridad vial en España, y sus actividades son, sin duda, referencia en el trabajo por una movilidad segura y sostenible. Algunas de sus principales líneas de actuación, como seguramente comentará el compareciente, son la formación, la educación y la investigación, y el gran artífice de todo ese trabajo y toda esa actividad de la Fundación Mapfre es don Jesús Monclús González, director desde 2014 del Área de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. Jesús es un gran experto con un gran prestigio nacional e internacional, como tendremos ocasión de comprobar a continuación.

Muchas gracias, Jesús. Muchas gracias también por la publicación, por el libro que nos has traído, que nos has regalado, publicado por la Fundación Mapfre, *Del infinito a cero. Así lo hicimos*, que recoge la historia de lo que ha pasado en España en los últimos años, los avances que se han producido en la lucha contra la siniestralidad vial. Sin más, tienes la palabra, Jesús, por un tiempo de quince minutos. Cuando quieras. Gracias.

El señor **DIRECTOR DE PREVENCIÓN Y SEGURIDAD VIAL DE LA FUNDACIÓN MAPFRE** (Monclús González): Muchas gracias, presidente. Letrados, señores diputados, señoras diputadas; Ángela, compañera del Área de Seguridad Vial de Fundación Mapfre, y personal de apoyo, es para nosotros un placer estar hoy aquí y un auténtico privilegio.

Hoy voy a estructurar mi presentación, la exposición, a través de dos ámbitos diferentes: uno es la transversalidad o aspectos transversales que consideramos de importancia para incluir en una futura estrategia española de seguridad vial ya del siglo XXI y, en concreto, para el periodo 2021-2030; y luego, algunas prioridades concretas.

Quiero empezar también, como es de justicia, con un recuerdo a todas las víctimas de siniestros de circulación, a todas las personas por las lesiones que no hemos podido evitar. Y quiero agradecer a los compañeros de Fundación Mapfre y también a los compañeros de Mapfre, que son los que hacen posible, en definitiva, junto a los clientes, que podamos trabajar en Fundación Mapfre. También quiero dar gracias a la taquígrafa, espero no hablar demasiado rápido a lo largo del día.

Fundación Mapfre tiene ya cuarenta y cinco años de existencia, veinticinco de ellos dedicados a la seguridad vial en particular. Trabajamos la acción social, donde desarrollamos más de cien proyectos internacionales, y en España somos también referencia en cuanto a temas como empleabilidad, discapacidad, alimentación, salud y educación.

En el Área de Prevención y Seguridad Vial, nuestro objetivo es la prevención de lesiones no intencionadas de todo tipo, con énfasis en la movilidad segura, sana y sostenible. Somos miembros del Consejo Superior de Tráfico, del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte, del Grupo de colaboración para Naciones Unidas por la seguridad vial, de Safe Kids International y de Latin NCAP. En este momento, somos el enlace nacional de la Carta Europea de Seguridad Vial, y hemos tenido el honor de recibir tres medallas al Mérito de la Seguridad Vial, una para nuestra institución y las otras dos para dos

ove: DSCD-14CO-469

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 3

directores de seguridad vial; yo tengo el honor y el privilegio de haber recibido recientemente una de ellas. Y trabajamos en más de veinte países.

Voy a utilizar algunas cifras que me permitirán que sean hasta cierto punto aproximadas; no voy a ser preciso a la décima, pero sí que van a dar, digamos, el mensaje fundamental que quiero transmitir. Además, quiero reconocer su labor y su trabajo. Yo soy ingeniero, ojalá hubiera una ecuación que nos dijera: si haces esto, obtienes esto, pero no es así la realidad, es mucho más compleja; y entiendo que a veces parece que estamos incluso hasta tocando partituras diferentes. Yo confío en que el resultado final, como en una buena orquesta de jazz, sea positivo, y en eso, confío en su trabajo. No voy a hacer tampoco un análisis de la Estrategia de Seguridad Vial hasta la fecha ni voy a entrar mucho en cifras que ustedes conocen sobradamente; simplemente voy a hacer un poco una referencia a la botella medio llena y medio vacía. La botella está medio llena porque España, como sabrán ustedes, ha sido el país de Europa que más ha reducido su siniestralidad en el período 2001-2020; son, digamos, datos tremendamente positivos. Sin embargo, todavía tenemos una tasa de siniestralidad un 40 % superior a la del país de referencia en este momento en Europa, que es Noruega. Noruega no está contenta con su tasa y nosotros no estamos contentos con nuestra tasa, con lo cual, tenemos todavía mucho trabajo por delante.

Entrando ya en aquellos aspectos transversales que consideramos que son importantes —he titulado esta ponencia, esta presentación Apuntes para una estrategia de seguridad vial—, quiero empezar por las víctimas, por las personas que deben estar siempre en el centro de acción, como venimos contemplando todos en los últimos años. Proponemos una estabilidad en las líneas de apoyo a las asociaciones de víctimas con instrumentos de financiación innovadores. He traído aquí un ejemplo (**muestra una matrícula de coche extranjera**): esto es una placa de matrícula de Estados Unidos que tiene dos personalizaciones diferentes. La primera es el dibujo, que es un cinturón de seguridad, y la segunda es el nombre, digamos, el texto que se puede poner. Teniendo en cuenta que en España hay millones de matriculaciones de vehículos, si voluntariamente se optara por personalizaciones como esta, y seguro que hay muchas otras vías innovadoras de pensar en la seguridad vial, pues se podría recaudar una cantidad a nivel macroeconómico, digamos, no muy grande, pero sí suficiente para apoyar a las asociaciones de víctimas. Hay países, como el Reino Unido, donde incluso estas matrículas se subastan, y se subastan por cantidades muy elevadas. Por ejemplo, me refiero a la matrícula MMM001: hay personas dispuestas a pagar cantidades, que pueden ser tasas mínimas, pero que en ocasiones, insisto, hasta cantidades muy importantes.

La segunda propuesta es apartar la palabra accidente de nuestro discurso. Lanzar el mensaje de que las lesiones son accidentales, son inevitables es algo contrario a lo que estamos defendiendo desde las partes que estamos aquí reunidas.

Hay que pasar de hablar de seguridad vial de modo aislado a integrarlo en movilidad segura, sana y sostenible; hasta la propia Unión Europea está adoptando este mismo concepto con estas tres expresiones: segura, sana y sostenible. Hay que adoptar el enfoque del sistema seguro, que ustedes conocen; desde luego, comprometerse al objetivo del 50 % de reducción de víctimas graves y mortales, incluidos lesionados, como digo, a lo largo del período 2021-2030. Pero, sobre todo, y creo que esto también es importante, planteamos dar un paso valiente hacia delante y fijar el objetivo cero para el año 2050, como ya ha hecho la propia Unión Europea u organizaciones o administraciones más pequeñas, como muy recientemente el condado de Kent, en el Reino Unido.

Proponemos también como aspectos transversales un programa nacional de investigación de siniestros graves y mortales en profundidad, investigar en profundidad todos los siniestros graves y mortales. Ya sabemos que las fuerzas del orden público, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, el resto de policías con competencia realizan una labor estupenda, pero es una labor orientada en muchas ocasiones a determinar posibles responsabilidades. La diferencia con nuestra propuesta es que sean investigaciones centradas en la prevención, igual que sucede, por ejemplo, en el campo de cualquier otro modo de transporte.

Asimismo, proponemos un programa de innovación, con conceptos como el arenero, que es allí donde, digamos, podemos ensayar sin miedo a cometer errores; asimismo, proyectos piloto o demostración. También, aprovechando los fondos de recuperación europea, una línea de apoyo al sector español de la seguridad vial y la movilidad segura, sana y sostenible. Hay que continuar con indicadores clave de desempeño como hasta ahora; con énfasis en el seguimiento, con planes de trabajo anuales, con planes trienales, una evaluación intermedia y una evaluación final; e incluir la perspectiva de género en la seguridad vial. Les voy a dar tres datos a modo de marco numérico: el 75 % u 80 % de los fallecidos en el

cve: DSCD-14-CO-069

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 4

tráfico son hombres; el 95 % de los motociclistas fallecidos son hombres, y el 97 % de las personas en prisión por delitos de tráfico son hombres. Sinceramente, pensamos que tenemos una gran oportunidad para incorporar más talento y para mejorar en esa igualdad y perspectiva de género, e invito a que echemos un vistazo también a nuestro alrededor.

Por otro lado, proponemos una herramienta de apoyo a la toma de decisiones que incluya información de coste-beneficio de las diferentes medidas, de manera que cuando tengamos un presupuesto de 1 millón de euros podamos saber con ese millón de euros cuántas lesiones vamos a prevenir o vidas vamos a salvar con la medida A y cuántas con la medida B. Esto es simplemente un elemento de información importante, la realidad luego es más compleja, como decía, y hay que añadir otros muchos factores, pero creemos que esa herramienta sería muy útil.

Otro aspecto que también me gustaría desarrollar con mucha más calma, pero que voy a citar únicamente, es un nuevo marco de compromiso y responsabilidad para mejoras en carreteras, en vehículos, en todos los ámbitos. ¿Qué quiero decir con esto? Quiero decir que, en muchas ocasiones, el hecho de haber cumplido una norma o el hecho de no reconocer que la norma es mejorable o que se podía haber incluido una nueva medida de seguridad impide un poco el avance en la prevención de lesiones. El Observatorio nacional es una herramienta fundamental. Creo que es también necesaria una mayor coordinación con la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del Mítma; la seguridad vial aparece pero con menor énfasis que en otras muchas áreas, y, desde luego, la coordinación y la cooperación internacional con la ONU, con la Unión Europea, y sobre todo con Latinoamérica.

Y por otro lado —y con esto termino los aspectos transversales— planteamos integrar la futura estrategia en el marco general de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, que, como saben ustedes, son diecisiete e interrelacionados: movilidad urbana, innovación, igualdad, prosperidad..., hay muchos aspectos; y el último, el 17, el objetivo de colaboración público-privada. El sector privado está llamado a tener un papel más importante en la próxima década en la acción de la seguridad vial, con sus productos, productos seguros y servicios seguros, con el modo en que se fabrican y distribuyen esos productos y servicios, y también con la responsabilidad social corporativa extendida, que puede tener un ámbito más filantrópico de donaciones o, como en el caso de Fundación Mapfre, una acción más directa sobre el terreno.

En cuanto a prioridades de acción, entrando ya en la segunda parte, y lo adelantaba el presidente, educación para la vida y a lo largo de toda la vida. Nosotros en Fundación Mapfre colaboramos con la Federación de Asociaciones de Matronas de España para incluir la prevención de lesiones infantiles y el uso correcto de sillas infantiles en las charlas de preparación al parto, es decir, antes incluso de que nazca una persona.

Pero tenemos que terminar con las personas mayores, y entre los dos puntos iniciales y finales en Fundación Mapfre colaboramos, por ejemplo, con Stop Accidentes en un programa que se llama Andando vamos al cole, donde promovemos los desplazamientos a pie al colegio. Luego continuamos con escuelas de ciclismo seguro, que confiamos en que se convierta también en un estándar en la educación primaria en España, como ya sucede en países como Alemania. A continuación, las charlas de concienciación para jóvenes; en este caso colaboramos, por ejemplo, con Aesleme. Y, desde luego, quiero citar nuestro nuevo programa Planeta ODS, precisamente con el término ODS ponemos la vulnerabilidad del planeta y la vulnerabilidad de nuestros cuerpos en el tráfico en el centro, utilizando herramientas digitales de realidad virtual, tanto en la enseñanza como en su evaluación. Otra propuesta también importante es que las actividades de educación vial se alineen con los principios desarrollados por el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte, la organización sin ánimo de lucro belga VSV y Fundación Mapfre, los principios educativos del proyecto Learn —de aprender, ele, e, a, erre, ene—; seguir difundiendo el proyecto Stars, y luego se ha de recordar, digamos, que hay que combinar en este momento lo que son las formaciones *online* con las formaciones presenciales en aula, con las formaciones prácticas tanto en los patios de los colegios como en situaciones reales de tráfico.

La formación de conductores es un aspecto clave. España tiene, sin duda, un muy buen sistema de formación de conductores, pero yo les propongo una reflexión: si seguimos diciendo todavía que en el 95 % de los siniestros interviene el factor humano, ¿seguro que estamos haciendo todo lo que podemos hacer? Yo creo que hay que seguir trabajando. Y, de hecho, en este momento están ustedes debatiendo propuestas de un calado yo me atrevería a decir mundial, porque España puede convertirse en una referencia en cuanto a la inclusión de módulos obligatorios de concienciación a lo largo del proceso de obtención del permiso de conducir. Me consta, porque hemos estado hablando con algunos de ustedes,

cve: DSCD-14CO-499

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 5

que hay algunos textos que están siendo valorados. Por favor, que una única palabra en los textos no nos impida llegar a un acuerdo en ese ámbito, porque, insisto, sin ninguna duda vamos a salvar vidas. Nosotros en Fundación Mapfre apoyamos charlas de concienciación en Estados Unidos y en España, y después de una de estas charlas, *a posteriori*, cuando ya se han producido unas lesiones o una infracción, las personas vienen y nos dicen o dicen a las asociaciones de víctimas, que tienen que ser los protagonistas de estos módulos: ¿por qué no me habéis dicho esto antes?, ¿por qué tengo que esperar a haber hecho lo que he hecho para que me lo expliquéis? Otras mejoras en el proceso de formación de conductores son: conducta PAS, primeros auxilios, módulos voluntarios para que los aspirantes a conductores de coches u otros vehículos a motor se suban a una bicicleta y comprueben la necesaria empatía que hay que tener en el tráfico. Insisto, aunque yo vaya a obtener un permiso de coche, por decirlo así, que me ofrezcan darme una vuelta en bicicleta y ver un poco por qué es importante y lo que se siente cuando no se mantiene la distancia de seguridad.

Supervisión de la norma sobre delitos y reincidentes. El estudio de la Fundación Mapfre en la Universidad de Sevilla con datos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil lo deja muy claro: hay un 10 % de aumento en supervisión y un 5 % de reducción en víctimas graves y mortales. Tenemos un problema con los reincidentes y con las 80 000 condenas anuales por delitos de tráfico. Hay reincidentes recalitrantes y quizás necesitemos intervenir psicosocialmente de una manera más activa. Estamos hablando de personas con dependencia de sustancias que, por mucha amenaza de las sanciones, a no ser que resolvamos el problema de sus adicciones, no lo vamos a solucionar. También pueden ser, evidentemente, personas con trastornos de personalidad moderados, como la impulsividad, pero también hay auténticas sociopatías; debemos intervenir, como digo, psicosocialmente. Y en el cambio de las penas alternativas no hemos avanzado lo suficiente, por ejemplo, en la utilización del Alcolock.

En el ámbito laboral, la seguridad vial laboral es una de las grandes oportunidades en la que Fundación Mapfre, con su programa *Elige vivir mejor* y su página web seguridadvialenlaempresa.org, lleva trabajando aproximadamente una década. Es la mayor oportunidad para reciclar a todos los conductores, a todos los trabajadores. Quizá no necesitemos inventarnos nuevos exámenes, pero vayamos a las empresas, a las organizaciones y trabajemos por la seguridad vial. Un estudio reciente de la Mutua de Accidentes de Zaragoza con datos de 2020 —y no utilizo datos del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, porque estos son todavía más actuales— nos dice que los siniestros de tráfico representan el 12 % de todas las lesiones de trabajo y el 50 % de las mortales, ¿de acuerdo? Y que además un 74 % de estos siniestros se producen *in itinere*, es decir, no son profesionales, sino que somos nosotros yendo y viniendo del trabajo a nuestra casa. Hay que habilitar también un marco legal para que las empresas puedan realizar controles de sustancias entre sus empleados, siempre respetando toda la normativa de protección de datos personales sensibles y en el marco de la negociación colectiva. Hay que recuperar medidas de promoción de la seguridad laboral en las empresas; hace unos años había deducciones a las cuotas de la Seguridad Social para empresas que elaboraban planes de movilidad, yo creo que es una oportunidad que habría que recuperar. Y continuar con la promoción de la norma ISO 39001 y dedicar a las pymes, micropymes y autónomos un programa específico, teniendo en cuenta sus mayores dificultades para implementar este tipo de programas.

Un dato sobre vehículos, creo que lo saben ustedes: la probabilidad de fallecer en un vehículo que tiene la edad igual a la edad media del parque, doce o trece años, es el doble que con un vehículo nuevo. Es decir, si pudiéramos sustituir los vehículos actuales por vehículos nuevos, reduciríamos en un 50 % inmediatamente todas las lesiones. Hay que favorecer esa incorporación de nuevas tecnologías a la flota de vehículos. Saben ustedes que a partir de 2022 muchas de estas nuevas tecnologías van a ser obligatorias en los nuevos modelos o coches que se compren en ese momento, pero tenemos que apoyar y acelerar ese proceso de renovación de la flota y educar en su uso correcto. Y yo menciono en este punto la página web de Fundación Mapfre y Fundación CEA: sistemas-adas.org, donde explicamos cómo funcionan estos sistemas, hasta dónde pueden llegar, qué es lo que no pueden hacer, y cómo no caer en la tentación de pensar que por tener un vehículo con muchos sistemas uno es indestructible. También se podría pensar en un modelo específico sobre tecnologías ADAS en la formación de conductores. Y recordemos que de nada sirven las nuevas tecnologías si se desconectan o si no funcionan correctamente. Desde ese punto de vista, valorizar las inspecciones técnicas de vehículos en relación con las nuevas tecnologías también es un aspecto fundamental.

Bicicletas y patinetes eléctricos. Probablemente aquí podríamos estar una mañana hablando, pero recuerden una frase únicamente: no es un juguete, son vehículos; y son vehículos para los que no hace

cve: DSCD-14-CO-069

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 6

falta ningún tipo de formación, y la formación o el factor humano está detrás del 90 % de los siniestros. Algo tenemos aquí por mejorar. Desde luego, hay que continuar promoviendo el uso del casco y de prendas de alta visibilidad. Un estudio de Fundación Mapfre y Cevvimap de hace aproximadamente cuatro meses ponía a disposición de todos aquellos que las quisieran ver las pruebas de choque de un patinete eléctrico contra un vehículo o contra un peatón. Y, desde luego, infraestructuras seguras para bici. Hay una frase muy reciente del concejal de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia, Giuseppe Grezzi, que en una jornada organizada por AMBE dijo: Pon buenos carriles bici y los ciclistas llegarán.

Motocicletas. Uno de cada cuatro fallecidos en la actualidad es motociclista, esto es tremendo. Les sugiero revisar también un informe de esta primavera de la Fundación Mapfre y la Asociación Española de la Carretera. Hace falta mejorar la formación en cuanto a conducción en curvas, en intersecciones, y hace falta mejorar la protección. Si para la cabeza tenemos el casco, ¿qué es lo que tenemos para el tórax, que es la segunda área del cuerpo donde se sufre el mayor número de lesiones graves y mortales? Y, desde luego, hay todavía una menor incorporación de tecnologías avanzadas.

Estoy terminando. En cuanto a las vías, proponemos una auditoría independiente del estado de mantenimiento de la red española, la extensión progresiva de los principios europeos de gestión de la seguridad de las infraestructuras a toda la red española —son muchos kilómetros— o, progresivamente, al mayor número posible de kilómetros. Nuestro estudio de Fundación Mapfre y la Asociación Española de la Carretera de 2015 proponía: carreteras 2+1, un plan de mejora de las protecciones de los márgenes, la eliminación de los tramos de concentración de siniestros, continuar con esta línea de trabajo y desplegar en masa las medidas efectivas, a ser posible, utilizando modelos predictivos de ocurrencia de siniestros. Afasemtra nos proponía un estudio que parece muy interesante sobre la influencia de la señalización en la siniestralidad. Y, desde luego, proponemos el despliegue generalizado de dos documentos de la Dirección General de Tráfico: Recomendaciones de movilidad urbana segura y sostenible y Recomendaciones para la mejora de la seguridad vial en entornos interurbanos. Y, asimismo, un plan de despliegue de sistemas inteligentes de transporte, un ámbito que está mejor recogido en la estrategia del Mitma.

Atención a las víctimas. Aunque España tiene un buen modelo de atención a las víctimas, siempre es mejorable, y los principios básicos de esta atención están recogidos en la Guía iberoamericana de atención integral a víctimas de tránsito elaborada por la Federación Iberoamericana de Víctimas de la Violencia Vial en colaboración con Fundación Mapfre y el Banco de Desarrollo de América Latina. En nuestro libro, que tienen ustedes a su disposición, se propone también la mejora de los registros de trauma a nivel estatal y el refuerzo de la coordinación entre comunidades autónomas a partir de isócronas de asistencia. Esto quiere decir que si un siniestro ha sucedido en Aragón pero La Rioja está más cerca, que vayan los servicios y se asista desde La Rioja.

Seguridad vial urbana, la reducción de lesiones ha sido menor en este ámbito.

Usuarios mayores. En concreto, aquí nosotros proponemos un nuevo marco de seguimiento de las aptitudes para la conducción. Cada vez que hay una persona, un conductor mayor que sufre un siniestro se establece una alarma generalizada, pero luego es muy difícil para una familia poder guiar a sus personas mayores en cuanto a si son aptos o no para seguir conduciendo.

La velocidad. No voy a insistir en esta parte, únicamente mencionaré la promoción de las tecnologías de adaptación inteligente de la velocidad, conocidas por el acrónimo ISA. Y hay un proyecto del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte y Fundación Mapfre, IM-SAFE, que explica los beneficios de estas tecnologías.

Distracciones. Tenemos que repensar quizá el uso de manos libres mientras se conduce. Estamos preparando un estudio específico sobre esta temática.

La nueva movilidad, que es fundamental: el *delivery* y el *sharing*. Aquí hay dos ámbitos diferentes: formación y apoyo a la conducción segura de estos nuevos vehículos, utilizando nuevas tecnologías de gestión de flotas. Todas aquellas flotas que están operando bajo una autorización administrativa, una autorización pública, deberían proporcionar o justificar cómo están gestionando la seguridad vial de sus usuarios.

Voy a ir terminando, el libro que tienen a su disposición, coeditado con Pere Navarro, director de Tráfico, presentado por el ministro en el mes de junio y prologado por el presidente Juan José Matarrá, propone otros aspectos que dejo a su consideración o para la lectura del documento, como un pacto de Estado y seguir fomentando —y eso se reconoce como uno de los principales valores de España en estos últimos años— el consenso político como ejemplo de responsabilidad para los ciudadanos. También se propone elevar el papel de la Dirección General de Tráfico a secretaría de Estado para favorecer esa coordinación entre instituciones.

cve: DSCD-14CO-499

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 7

Enumero unos puntos y con esto termino, presidente: objetivo cero antes de 2050; aprovechar sinergias con los objetivos de desarrollo sostenible; las víctimas y las personas en el centro de acción y con una línea de apoyo a sus actividades fundamentales; dejar de utilizar la palabra accidente; mejorar la educación infantil en movilidad segura, sana y sostenible; mejorar la formación de conductores con esos, insisto, módulos obligatorios de concienciación; difundir las nuevas tecnologías de vehículos y, en particular, de motocicletas, que tienen un ritmo más lento de adopción que los vehículos de cuatro ruedas; atención a la movilidad urbana y a la nueva movilidad, el *delivery* y el *sharing*; una estrategia también con aspectos clave como el plan de investigación en profundidad de siniestros mortales y graves; seguimiento; una herramienta para la toma de decisiones basada en el análisis coste-beneficio; perspectiva de género; un programa de innovación y colaboración internacional y utilizar fondos europeos de recuperación para apuntalar a nivel mundial el sector español de la seguridad vial y la movilidad segura, sana y sostenible.

Somos muy buenos, pero nos vendemos peor que otros países como Suecia y esto puede tener un impacto en la prosperidad, que es una de las cinco P que saben ustedes que están detrás de los objetivos de desarrollo sostenible.

Y finalizo con una propuesta, que ya he comentado con alguno de ustedes, de organizar una segunda jornada Objetivo cero bajo los auspicios de la Comisión sobre Seguridad Vial que sea a continuación de la de finales de 2018, en la que participaron el ministro, el director general de Tráfico y el coordinador europeo de seguridad vial Matthew Baldwin.

Muchas gracias, presidente, y quedo a disposición de sus posibles preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Monclús, por sus palabras, su información, su capacidad de síntesis y sus propuestas que nos ha trasladado.

Por el Grupo Parlamentario VOX tiene la palabra el señor Utrilla.

El señor **UTRILLA CANO**: Muchas gracias, presidente.

Bienvenido, señor don Jesús Monclús, y muchas gracias por su exposición. La verdad es que ha sido corta, pero intensa. Nos ha dicho muchísimas cosas y ha tocado muchísimos temas.

Usted es un investigador, un hombre de ciencia y agradecemos esa perspectiva científica en la seguridad vial, porque no podemos estar más de acuerdo con usted en que falta investigación y faltan muchos modelos y es con la tecnología y con la ciencia con las que podemos avanzar y reducir las víctimas. Hay dos patas que nosotros consideramos esenciales: una es la tecnología y la innovación y otra es la que ya hemos comentado, esa concienciación, educación e interiorizar el peligro que tiene la seguridad vial.

Usted decía que las nuevas tecnologías pueden ser un problema en cuanto a su desconexión o a su falta de funcionamiento correcto y yo añadiría algo más también importante y es que la integración de esas nuevas tecnologías no genere nuevos peligros y nuevos riesgos, que puede ocurrir, y lo sabemos todos. Soy conductor de un coche eléctrico y soy consciente de que el silencio de los coches eléctricos—pongo un ejemplo, pero hay muchísimos más— puede ser un peligro añadido a la conducción urbana sobre todo.

Tomamos muy buena nota de todo lo que ha expuesto y lo utilizaremos, seguro, en futuras iniciativas parlamentarias.

Entendemos que resulta esencial el equilibrio entre las herramientas coercitivas —usted lo decía—, entre la supervisión y el control y la actitud de responsabilidad del individuo, un equilibrio que sin duda nos hará avanzar hacia el objetivo. Para que se produzca ese cambio fundamental, nosotros entendemos que todas las medidas que podamos tomar tienen un techo y que solo con la educación, la formación y la concienciación conseguiremos llegar un poco más allá.

Empiezo a hacerle ya preguntas clave. En cuanto a la educación, que para usted es uno de los puntos esenciales, nosotros consideramos que debería haber una asignatura en los colegios de educación vial. Sé que no es fácil implementarla y no es sencillo tener una visión global, pero me gustaría saber su opinión sobre en qué cursos debería hacerse y cómo se debería introducir.

La siguiente se refiere a esa formación continua que usted nos decía, que es esencial, pero que no acabamos de encontrar la herramienta para seguir formando a los conductores una vez que tienen el carné. ¿Usted considera que podrían ser obligatorios esos cursos de concienciación? ¿O de qué forma se podrían generalizar?

Y por último, entendemos que en esa parte de concienciación también es muy importante que los hijos vean un buen ejemplo en la conducción de sus padres, porque al final repetirán esos patrones en el futuro con casi absoluta seguridad.

cve: DSCD-14-CO-009

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 8

Aprovecho para agradecerle también todo el esfuerzo que hacen con los niños con necesidades especiales; creo que es fundamental tenerles en consideración en todo esto.

Y por último, en cuanto a los grupos de riesgo, todos entendemos que son los jóvenes, los motoristas, los ciclistas y los peatones. Los jóvenes porque todos hemos sido jóvenes y hemos sido conscientes de esa falta de experiencia y de percepción de riesgos y el resto de los grupos que he citado por su mayor exposición y por su fragilidad, infinitamente mayor que la que se tiene en un vehículo de cuatro ruedas. También querría que nos hiciera alguna mención a qué medidas podemos adoptar para proteger a estos grupos, pero concretas, las que usted considera que podrían llevarse a cabo de una forma directa.

Por último, quiero hacerle rápidamente unas preguntas. ¿Qué opina usted de la modificación de la Ley de Tráfico por la cual se suprimen los 20 kilómetros en los adelantamientos? Le adelanto ya que nosotros estamos en contra de esta medida porque creemos que incrementa el riesgo.

Y después, si usted tuviese que pedir algo concreto que considere que el ministerio o que la DGT podrían hacer de forma inminente, ¿qué sería? Algo que usted considere que podría ser diferencial en este tema.

Muchísimas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la señora Moraleja.

La señora **MORALEJA GÓMEZ**: Buenos días, presidente.

Señor Monclús, bienvenido al Congreso de los Diputados. Ha sido muy interesante su exposición y con muchos temas, como decía mi compañero.

Como bien sabe usted, estamos tramitando en otra sala de este Congreso de los Diputados el proyecto de ley por el que se modifica el texto refundido de la Ley de Tráfico con temas importantes en materia de permisos y de licencias de conducción por puntos. Es la Comisión de Interior la que está llevando a cabo esa ponencia hoy y yo solo quiero adelantarles, porque me lo acaban de comunicar, que se ha incorporado por unanimidad en el dictamen —y como usted ha hecho mención a eso, quiero darle la noticia de primera mano— una disposición adicional sobre los cursos de concienciación y sensibilización. Dice que los cursos de concienciación y sensibilización que se pudieran establecer podrán impartirse también *online* —que es de lo que usted hablaba hace unos minutos—, siempre que se asegure la interacción; el contenido de los mismos se determinará de forma reglamentaria previa consulta con las asociaciones de las víctimas. Por tanto, creo que queda recogida en esta disposición adicional la petición que se hacía desde la Fundación Mapfre y por usted mismo hace unos minutos. Con lo cual, hay que ponerlo en valor.

Y dicho esto, usted también hablaba de las conclusiones de un informe que se había hecho relativo a las pruebas de choque de patinetes eléctricos y los riesgos que tenían asociados a su proceso de recarga. Todos sabemos que la utilización de patinetes eléctricos ha aumentado exponencialmente en los últimos años, lo que ha llevado a que aumente también el número de fallecidos, por desgracia, en siniestros en los que se han visto involucrados los patinetes. Al tratarse de vehículos no matriculados —porque usted hablaba antes de un registro de siniestralidad para la prevención— y en los que no es obligatorio su aseguramiento, no existen datos oficiales de esa siniestralidad como sí existen de otro tipo de vehículos que sí están matriculados. Por tanto, yo le quería preguntar si ustedes son partidarios tanto de la matriculación como del seguro obligatorio para los vehículos de movilidad personal.

El responsable de Tráfico, que acaba también de publicar este libro con usted, el 22 de septiembre señaló en una mesa redonda de micromovilidad y seguridad vial que estaba a favor del uso obligatorio del casco para los usuarios de los patinetes; pero en otra mesa redonda también dijo que estaba a favor de que se use el casco y de que haya un seguro para esos vehículos. Es un poco incongruente, porque en el proyecto de ley nada se decía de esto. Aunque el señor Pere Navarro diga que está a favor del seguro obligatorio para patinetes, hubiera sido interesante que lo hubiera introducido en el texto inicial. Como no ha sido así, nosotros presentamos una enmienda a ese texto, con la que creo que ustedes estarán de acuerdo, y me gustaría que nos dijese si ese casco que se propone para estos vehículos tiene que ser integral o no y cómo lo ve usted.

En el caso de que haya movilidad compartida en las grandes ciudades, ¿ha valorado cuál sería la mejor solución para los usuarios de los patinetes? Que nos explique un poquito este tipo de aspectos, porque unos creen que sí que sería factible un casco integral, pero otros dicen que no. Usted hoy aquí ha hablado en el caso de las motocicletas de la importancia del casco y de cubrir el torso también y creemos que la seguridad de las personas en cualquier tipo de vehículo tiene que estar por encima de todo.

cve: DSCD-14-CO-499

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 9

Usted ha hablado de una cosa que a mí me interesa muchísimo y es la renovación de la flota de los vehículos. Soy portavoz de Industria por parte de mi grupo parlamentario y es verdad que hablo mucho de automoción, pero la renovación de la flota nos parece fundamental en estos momentos. Por eso estoy de acuerdo con usted y me alegro de que ustedes también vean que esa renovación de la flota tiene que ser inminente.

Ha hablado de la mejora de las carreteras. En mi provincia he demandado en muchísimas ocasiones el arreglo para que haya una mayor seguridad vial en esos puntos, no voy a decir negros, porque tampoco lo son, pero sí que es verdad que la sociedad y los ciudadanos de esos ayuntamientos nos lo solicitan, y yo los traigo aquí al Parlamento. Entonces, muchas veces se habla de la parte presupuestaria de la conservación, pero ¿cómo cree usted que podría llevarse a cabo? A lo mejor habría otra partida presupuestaria en la se podrían incluir esas mejoras de la seguridad vial. No sé si usted nos puede decir algo o no al respecto, pero yo se lo dejo encima de la mesa.

El señor **PRESIDENTE**: Acabe.

La señora **MORALEJA GÓMEZ**: Acabo. Me parece muy buena idea esa auditoría que ustedes han planteado. Es necesaria porque es verdad que muchos pueblos de nuestra geografía española necesitan de esa seguridad vial.

Y también me gustaría, y finalizo, que nos explicara un poco más los módulos obligatorios de formación.

Muchas gracias y enhorabuena por este logro conseguido hoy en la ponencia.

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

¿Quiere intervenir, señora Granollers, por el Grupo de Esquerra Republicana, aunque se haya incorporado ahora?

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: No. Pido disculpas porque estábamos en la ponencia. Me hubiese gustado mucho oírle, lo voy a recuperar y, como ya he escuchado las preguntas que han hecho mis compañeros, voy a esperar a las respuestas.

Gracias.

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

Hemos comentado esa circunstancia de la ponencia para que el ponente lo sepa.

Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor José Vélez.

El señor **JOSÉ VÉLEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Bienvenido a la casa donde reside la soberanía popular. Muchas gracias, señor Monclús, por la profusión de su presentación o de su disertación, pero estamos hablando de seguridad vial y uno de los factores que entra en valoración es la velocidad. Y no me gusta enmendar la plana a una compañera diputada, pero la velocidad le ha llevado a cometer un error: no se ha aprobado la obligatoriedad de esos cursos. Tengo aquí la enmienda, y lo que se ha aprobado dice que los cursos de concienciación y sensibilización que se pudieran establecer podrán impartirse también *online*, siempre que se asegure la interacción.

Hecha esta precisión...

El señor **PRESIDENTE**: Vuelva a la comparecencia, por favor.

El señor **JOSÉ VÉLEZ**: Sí, por eso, vuelvo al principio y a volver a agradecerle su presentación y su disertación.

Coincidimos en lo fundamental y compartimos un objetivo que no por menos ambicioso o más ambicioso deba ser perseguible y es la siniestralidad cero, y así lo he visto en el programa de la Fundación Mapfre que usted dirige.

Es cierto que coincidimos, pero tenemos a veces distintas formas de medir las variables, aunque las variables y los datos son únicos y no nos llevan a error. Tenemos que perseguir no ser el país con más siniestralidad, a pesar de que bajemos la siniestralidad año a año.

Y coincidimos también en el concepto de movilidad segura, sana y sostenible dentro de los objetivos de desarrollo sostenible y, cómo no, que se utilicen fondos europeos para todo aquello que mejore la siniestralidad, que, por cierto, ahora me referiré al concepto que ha puesto en marcha, diciendo que es necesaria una propuesta para sustituir la palabra accidente; me gustaría saber cuál es la propuesta,

cve: DSCD-14-CO-069

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 10

porque la que a mí se me ocurre es siniestralidad. Si me apura, es más alarmante que accidente, entendiendo que lo que alguien quiere decir cuando es un accidente es que es algo que ha sucedido y que no se ha podido remediar. Y en el caso de la seguridad vial, si tenemos en cuenta que cualquier vehículo de movilidad se puede convertir de pasar de algo que nos es necesario para ejecutar una acción y para producimos incluso alguna alegría o una satisfacción de conducir, en algún momento mal usado puede ser un arma de destrucción, no solo para el resto, sino propia. Y con esto no estoy poniendo en el punto de mira al conductor, pero sí diciendo que me gusta coincidir con usted en una apreciación que ha hecho. Por ejemplo, en cuanto a las adicciones, por más que se sancione al infractor, al final lo que hay es un problema de base y nuestra obligación es atacar el problema de base, no sancionar reiterativamente porque se va a seguir produciendo mientras siga teniendo esas actitudes con las sustancias.

Coincidimos también en que hay que mejorar el parque de vehículos existentes en nuestro país, pero, claro, si no subimos el salario mínimo interprofesional difícilmente la gente podrá acceder a cambiar los vehículos. Es cierto también que por parte del Gobierno y del Estado se deben procurar los medios necesarios mediante subvenciones para que eso se produzca, pero no es tan fácil como lanzar el alegato.

Cómo no vamos a coincidir en que —además voy a hacer mía, con su permiso, una de sus definiciones y palabras, que me ha gustado personalmente mucho y que creo que es asumible— los vehículos de movilidad personal, en concreto los patinetes, no son un juguete, sino un vehículo, y así deben ser tratados. Eso debe recogerlo la normativa y supongo que se habrá estado trabajando en ello en la ponencia.

Y poco más me queda que decir. Espero su propuesta para sustituir la palabra accidente por una palabra que no sea siniestralidad, porque todo cuanto asociamos a siniestro es algo casi definitivo. A ver qué palabra podríamos usar para que sea comprensible y, en el espíritu de lo que yo entiendo que quiere decir un accidente, algo sucedido, pero que en muchos casos se podría evitar, tengamos una palabra de recambio. Vuelvo a agradecerle su presentación.

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

Para concluir la comparecencia y para poder contestar a los grupos parlamentarios tiene la palabra de nuevo el señor Monclús.

El señor **DIRECTOR DE PREVENCIÓN Y SEGURIDAD VIAL DE LA FUNDACIÓN MAPFRE** (Monclús González): Muchísimas gracias por todas las intervenciones y por todas las preguntas.

Me congratula ver que el acuerdo y consenso en muchos de los aspectos es muy importante y muy mayoritario también.

Sobre las nuevas tecnologías —el señor Utrilla lo comentaba— y el silencio de los vehículos eléctricos, Europa está exigiendo ya que los nuevos vehículos, como saben, hagan un cierto ruido. Tengo un híbrido enchufable y tengo que ir muy atento porque sé que no me oyen cuando me acerco. No soy un especialista en tecnología de vehículos, pero lo más fácil que se me ocurre es integrar de alguna manera un pequeño avisador de sonido. Ahí hay un proyecto muy bonito, España tiene centros tecnológicos fabricantes y seguramente instalar en los vehículos existentes algún sistema no debería ser tan complicado como otros sistemas.

La educación. Me gustaría que fuera una asignatura específica, pero teniendo en cuenta la carga actual de los docentes lo veo difícil. Creo que hay que trabajar mucho y mejor esa transversalidad porque los profesores no saben qué hacer con la transversalidad. Les voy a poner un caso muy concreto. Para ajustarse correctamente un casco de bicicleta es necesario al menos cuatro elementos, que sea de la talla adecuada, que esté bien ajustado con respecto a la inclinación de las cejas, que las orejas queden dentro de las cintas que forman una *uve* y que quede muy bien ajustado en la barbilla. ¿Cómo trasladamos eso a una transversalidad? Desde luego, no lo veo en la asignatura de matemáticas. Tenemos ahora una gran oportunidad para trabajar muchísimas cosas de tráfico en la asignatura de Educación Física. Si me permiten una anécdota, cuando iba a Educación física teníamos espalderas, el plinto y el potro y nunca me he encontrado una espaldera por la calle ni un plinto ni un potro, pero sí que soy usuario de bicicleta. Utilicemos la educación física para promover hábitos saludables alimentarios, pero también buenos hábitos en tráfico y en primeros auxilios.

Sobre la formación continua, creo que la oportunidad es la seguridad vial laboral. La inmensa mayoría de nosotros debería estar en una organización, en una administración pública o en una empresa privada trabajando. Las empresas y las organizaciones son las primeras interesadas en que no haya lesiones de tráfico y creo que es una gran oportunidad.

cve: DSCD-14-CO-499

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 11

El ámbito familiar. Está claro. He llegado a decir a modo provocativo que cuando un niño cumple dos años ha cruzado casi tres mil veces un semáforo en rojo de la mano de sus padres o en el carrito de la familia. Me alegro de que lo haya comentado y también creo que habría que tratarlo en la estrategia.

Jóvenes, motocicletas, ciclistas y peatones. Hay medidas concretas en nuestro informe reciente de motocicletas. En cuanto a los jóvenes, creo que hay que trabajar mucho la concienciación. Sobre los ciclistas hay que seguir promoviendo el uso del casco y luego volveré sobre ese tema. Respecto a los 20 kilómetros por hora, siento a lo mejor decepcionarle, pero me temo que nos gusta hablar sobre informes, datos, evaluaciones y en este caso no lo tenemos. Ha faltado en el debate un estudio de cuántos siniestros hay, cuántos son evitables y si hay algún tipo de situación negativa. Sé que se ha hablado de la necesidad de volver a señalar las carreteras, etcétera, y es un tema complicado.

Me decía usted que pidiera una sola cosa y son los módulos de concienciación. El paso que se ha dado adelante es un paso importante. Sinceramente, si ya la decisión, por decirlo así, está tomada, creo que ese paso importante hay que darlo hasta el final y empezar lo antes posible con el desarrollo de esos módulos en las modalidades que tengan que ser y con unos pilotos. Hay que ponerse un objetivo realista, pero ambicioso, ya que tenemos prisa porque cada día mueren personas en la carretera y cada día podemos salvar vidas. Nos gustaría tener en un año o dos años ese sistema totalmente en funcionamiento.

A la portavoz del Grupo Popular también le quiero agradecer sus apreciaciones. Sobre los patines eléctricos, el registro al que yo hacía referencia es un registro de trauma, un registro de lesiones sobre todo, no era un registro específico de este tipo de vehículos.

Con respecto al seguro obligatorio, precisamente por ser quienes somos y porque quizás nuestra credibilidad en ese ámbito se pueda poner en cuestión, sinceramente, no entramos. En nuestra opinión, el seguro es bueno en general y es un debate que en este momento está sobre la mesa. Hay muchas maneras de verlo. Por una parte, el fiscal de seguridad vial se centra en las víctimas que necesitan una compensación y el seguro podría ser una solución. Por otra parte, las bicicletas no tienen seguro y el patinete es un vehículo que se asimila en muchos aspectos a las bicicletas. No sabría decirle nada en este punto.

Sobre el casco, yo creo que el casco sí ha de ser obligatorio. Tenemos una oportunidad porque es un nuevo vehículo. La bicicleta ya está donde está, hay un debate, ese debate continúa y cada vez que se reabre el debate yo no sé si se mejora o no la situación. Nosotros estamos a favor de la promoción activa y creemos firmemente en ella porque hemos visto las lesiones, ya que en esta Comisión hace aproximadamente siete años Julio Olalla, mi predecesor en el área, trajo un estudio que demostraba las secuelas por lesiones en la cabeza y para nosotros y para cualquier traumatólogo está claro. Pensamos que los aspectos como que se desincentiva el uso de la bicicleta por el casco con una buena promoción se puede solucionar. A veces hacemos referencia a estudios australianos de hace treinta años con una realidad distinta, un mundo que ya no es el mundo en el que vivimos.

Y con respecto al tipo de casco, en este momento a mí se me ocurren dos cosas: primero, que sean los mismos que los de bicicleta, evidentemente, por esta similitud, velocidades de circulación, riesgo, etcétera, y, segundo, que hay ya muchas innovaciones muy interesantes —y sobre esto se está trabajando y recuerden ustedes esta propuesta del plan de innovación— y se está ahora pensando en cascos multimpacto para proteger en caso de impacto contra un vehículo y luego impacto contra el suelo. Les recuerdo que cada vez más los países que tienen éxito en promover el uso de la bicicleta están viendo que aproximadamente la mitad de las lesiones se producen en siniestros sin otro vehículo, con lo cual no siempre hay un vehículo sobre el que centrar las actividades. Hay también propuestas de que los cascos tengan capas intermedias —una estructura de un casco de bicicleta es muy sencilla, es una espuma recubierta con un material que le da un poco más de consistencia— que permitan disminuir las lesiones producidas por un concepto técnico que es la aceleración rotacional porque no todo es un impacto lineal. Es decir, empecemos con el casco de bicicletas que tenemos ahora y promovamos esa innovación, insisto, que luego se traduzca incluso al sector productivo español.

Las mejoras de las carreteras y los presupuestos. Napoleón decía que para ganar una guerra hace falta dinero, dinero y dinero. Las cosas no son gratis, hay que tener en cuenta los costes, que siempre son muy superiores, sociales o humanos. No hemos hecho ningún estudio ni ninguna propuesta concreta desde el punto de vista presupuestario y siento no poder ser más claro en este punto.

Auditorías de mantenimiento. Como unos decimos que las carreteras están perfectas y otros que están hechas un desastre, ¿quién nos puede dar un poco de información objetiva? Busquemos a un auditor independiente y consensuado y veamos cuáles son las necesidades concretas tanto en la red del Estado, que es la red de más nivel, como posteriormente en la de otras administraciones.

cve: DSCD-14-CO-069

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 12

Al señor José Vélez quiero decirle que, en cuanto a la palabra accidente, Naciones Unidas dejó de utilizar *accident*, accidente en inglés, hace aproximadamente veinte años y otras administraciones, como la estadounidense, también lo hicieron. Nosotros creemos que el lenguaje crea realidad y lo estamos viendo ahora con temas de género y lo queremos trasladar a la seguridad vial. Siniestro es una palabra que se utiliza, aunque quizás no sea la más adecuada. Hay otras propuestas. Por ejemplo, podríamos hablar de la estrategia española de reducción de lesiones por tráfico. Nosotros cada vez más sustituimos la palabra accidente por la palabra lesiones en general. Y por eso nuestro objetivo del área de prevención y seguridad vial es la prevención de lesiones, no hablamos de la prevención de accidentes; puede ser una alternativa. Otras alternativas. En inglés se utiliza mucho la palabra colisión o choque, *crash*. Creo que entre las alternativas, siniestro es muy acertada, pero lesiones puede ser otra alternativa.

Con respecto a la renovación del parque, el precio medio de un vehículo en España, por lo menos antes de la pandemia, era de unos 22.000 euros. Según los cálculos de Fundación Mapfre incorporar todas las nuevas tecnologías de seguridad a los vehículos supone aproximadamente, en el peor de los casos, hasta un 10% del precio de un coche. Lo que quiero decir es que con 22.000 euros, y teniendo en cuenta que normalmente hay muchas opciones de estética y de confort, que deberían ser sustituidas por seguridad, y sobre todo con apoyos, hay una gran oportunidad para incorporar nuevas tecnologías a los vehículos. Recuerdo que España es un país también de automoción y es un país, como hacía referencia antes, con capacidades tecnológicas muy importantes.

Creo que he llegado al final de mi lista. Si me he olvidado algo y hay repreguntas posteriormente, estaré encantado.

Voy a concluir simplemente dándoles las gracias y felicitándoles por los pasos que están dando adelante. Creo que los módulos de concienciación son muy importantes y que el texto permite las diferentes modalidades.

Voy a terminar con una frase que recientemente ha aparecido en un artículo del diario *El Español*. Es una frase de una víctima de un siniestro en Estados Unidos. Allí me sorprendí porque vi la mayor devastación en una familia que yo había visto en el mundo, ni siquiera en España o en Latinoamérica había visto algo parecido. Estados Unidos es un país donde colaboramos con diferentes hospitales y con una asociación de víctimas que se llama Madres contra la conducción bajo los efectos del alcohol. Tuve oportunidad de estar en una charla con Scott y Chris, la madre de Scott, que habían perdido a su padre y a su marido respectivamente. Scott escribió cartas durante los meses y meses que se pasó sin querer salir del sótano de su casa. En una decía: Ojalá hubiera estado en la carretera junto a mi padre mientras se moría tendido en el asfalto para sujetarle la mano. Yo nunca había oído una frase tan tremenda, porque era un niño de aproximadamente diez años que no tenía ira, no quería vengarse, lo único que quería era coger la mano de su padre.

Ustedes están aquí trabajando por la seguridad vial, no hace falta que les termine de convencer sobre estos aspectos, pero mantengamos a las víctimas en el centro. Tenemos muchísimas oportunidades. Por favor, el objetivo cero es posible, tenemos el conocimiento sobre cuáles son los factores, sobre cuáles son las medidas. No nos van a faltar recursos, presupuestos, tenemos ahora no sé cuántas decenas de miles de millones para poder invertir en transformar el mundo, en transformar un país para que nuestros hijos lo puedan disfrutar como lo hemos disfrutado nosotros; corrijo, mejor de lo que lo hemos hecho y de una manera más sostenible y más segura.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Monclús, por su comparecencia. Esperamos que no sea la última. Y en cuanto a la intención que tiene de intentar organizar esa jornada, estamos pendientes y colaborando en lo que sea posible.

Muchas gracias. (Pausa).

— DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE LA FUNDACIÓN AXA (ALFONSO CARO). (Número de expediente 219/000598).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, tomen asiento.

Continuamos la sesión con la comparecencia en esta ocasión de la Fundación AXA. La Fundación AXA tiene un gran compromiso con el desarrollo de la sociedad protegiendo lo más importante, que es la vida. Desde 2012 es el socio del grupo Atresmedia en la iniciativa Ponle freno, la plataforma de acción social destinada a mejorar la seguridad vial. En ese mismo año se creó, además, el importante Centro de

cve: DSCD-14CO-499

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 13

Estudios Ponle Freno AXA, que produce una gran documentación y unos grandes estudios, que yo creo que es preciso conocer y seguir.

En nombre de la Fundación AXA comparece Josep Alfonso Caro, director de Comunicación, Responsabilidad Corporativa y Relaciones Institucionales del grupo AXA y que desde 2013 es director General de la Fundación AXA.

Sin más, señor Caro, cuando usted quiera, tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA FUNDACIÓN AXA** (Alfonso Caro): Muchísimas gracias, presidente.

Señoras diputadas, señores diputados, señorías, en primer lugar, quiero agradecerles en nombre de la Fundación AXA el hecho de que nos den la oportunidad de compartir con esta Comisión el porqué y el cómo llevamos trabajando más de veinticinco años en seguridad vial con diferentes actores de la sociedad civil. Si me lo permiten, quiero demostrar mi reconocimiento también a esta Comisión de Seguridad Vial porque a lo largo de la historia de la Cámara este ha sido uno de los temas de mayor consenso y siempre nos hemos encontrado con el apoyo de todos y cada uno de los participantes de esta Comisión. La involucración tan importante de la sociedad civil en el aspecto de la seguridad vial lo refleja esta Comisión y, como les decía anteriormente, somos muchos actores de la sociedad civil los que con representantes del Estado y de diferentes partidos políticos hemos ido avanzando paso a paso en nuevas políticas de seguridad vial.

Si me lo permiten, voy a intentar ser muy gráfico. Si tenemos que entrar en algún detalle que sea de interés de ustedes entraremos cuando lo consideren oportuno. La idea no es entrar en un plano muy técnico, me han precedido personas que, desde el punto de vista técnico, son mucho más sólidas que yo. Lo que pretendo ahora es hacer un rápido histórico de desde cuándo estamos colaborando —ocupándonos y preocupándonos, como nos gusta decir— en seguridad vial y, sobre todo, los que, desde nuestro punto de vista, van a ser los principales retos en seguridad vial en los próximos años y en los que tenemos la intención de colaborar y aportar lo máximo posible.

La Fundación AXA viene de un grupo asegurador con más de cien años de historia en este país. ¿Y por qué digo esto? Porque es la razón principal de por qué trabajamos en seguridad vial. La profesión aseguradora —de forma muy resumida— no es más que prevenir y proteger. En el sector asegurador está el *expertise* y el conocimiento de las causas, consecuencias y comportamientos en seguridad vial, con millones de informaciones y de clientes y una tendencia continuada en el tiempo sobre la evolución de esos aspectos de seguridad vial. Por desgracia conocemos de cerca las consecuencias de los accidentes de tráfico no solo —que es el principal drama, por supuesto— de las víctimas mortales de accidentes de tráfico, sino también los miles y miles de lesionados y lesionados graves que tenemos cada año en este país y, sobre todo, también el drama del entorno de las familias y del contexto de esos lesionados y también de las víctimas mortales. Eso hace que queramos aportar el máximo a esa mejora de la seguridad vial. Tenemos una trayectoria de la que nos tenemos que sentir muy orgullosos como país, porque en una década, si no me equivoco, hemos pasado de 5000 fallecidos a los 1300 del año pasado.

Como les decía, ese es el motivo fundamental para trabajar en seguridad vial y trabajar con diferentes actores. Llevamos más de veinticinco años trabajando en seguridad vial y yo definiría dos etapas: la que llamamos la primera etapa, en solitario, y la segunda etapa como socio estratégico —como hacía referencia el presidente de la Comisión— del grupo Atresmedia a través del movimiento social Ponle Freno, que me consta, si no me equivoco, que tuvo la ocasión también de exponerles la estrategia de esa colaboración. En esa primera etapa estuvimos muy centrados en la educación y formación de los jóvenes, de los futuros conductores, de los niños y niñas de colegios en toda España, en todas las comunidades autónomas. Junto a asociaciones de víctimas y las policías locales de diferentes municipios estuvimos trabajando en formación y en conocimiento de la seguridad vial con esos colegios, más allá de lo que es el calendario del currículo educativo, es decir, en actividades extracurriculares. Desde el año 2012 pasamos a esa segunda etapa que nosotros llamamos estratégica, para reforzar aún más ese compromiso por la seguridad vial, y lo hicimos con el grupo Atresmedia, un grupo de comunicación. Nosotros decimos que juntos somos más fuertes, por eso la alianza nos permitía tener más capacidad de llegar a la sociedad española, más capacidad para intentar concienciar, sensibilizar e impulsar diferentes campañas de comunicación, pero también de investigación para obtener un mayor conocimiento sobre los comportamientos, causas y consecuencias de los accidentes de tráfico y así aportar ese conocimiento a la sociedad civil y a aquellas entidades o instituciones que lo requieran.

cve: DSCD-14-CO-069

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 14

¿Qué aportamos personalmente, desde nuestro punto de vista, a la plataforma, al movimiento social Ponle Freno? Pues, como les decía anteriormente, el conocimiento de las causas y consecuencias de los accidentes de tráfico y nuestra voluntad de dedicar los máximos recursos. Hoy es el ámbito de actuación donde más recursos está dedicando la fundación, no solo económicos, sino también de personas, de especialistas y de técnicos, es el ámbito que mayor desarrollo ha tenido en los últimos años. También aportamos ese convencimiento y compromiso de que hay que seguir trabajando en seguridad vial, que la seguridad vial tiene que seguir en la agenda del día a día y que hay suficientes retos para intentar apoyar y colaborar con aquellas entidades e instituciones, con la sociedad civil, con las asociaciones de víctimas, con los medios de comunicación y con cualquiera que tenga ese compromiso de impulsar la mejora de la seguridad vial para llegar a ese objetivo compartido con la Unión Europea de cero víctimas en los próximos años.

Como les decía, somos socios estratégicos. Desde el año 2012 en que entramos en esa alianza, creamos el Centro de Estudios Ponle Freno, centro de estudios que recientemente pasó a ser llamado Centro de Estudios y Opinión. ¿Por qué? Porque, además de esas causas, consecuencias, comportamientos, etcétera, queríamos testar también las percepciones. En los primeros estudios que llevamos a cabo nos dimos cuenta de que las causas reales y las consecuencias eran percibidas de forma diferente o quizás no existía la sensibilidad cuando hablabas con el usuario, con el conductor y con los diferentes actores de la seguridad vial. Hemos analizado la seguridad vial desde diferentes puntos de vista, por ejemplo, qué perciben los hijos cuando ven a los padres conducir, que es la perspectiva de los actores más vulnerables de la seguridad vial, entre otros muchos estudios que, por supuesto, están disponibles en nuestra web.

Lanzamos también diferentes campañas de comunicación en televisión para intentar apoyar a las entidades o instituciones en los temas que más preocupan en cada momento o en aquellos repuntes que ha habido en temas como distracciones, etcétera. Y para saber en todo momento cómo podemos ayudar a la sociedad tenemos un comité de expertos formado por los máximos especialistas en seguridad vial, que colaboran de forma altruista, y son ellos los que nos dicen en cada momento cuál es la evolución de la seguridad vial y dónde sería necesario poner el acento en cada momento.

Para reconocer la excelente labor que muchos actores están llevando a cabo en seguridad vial —muchos de ellos anónimos—, para reconocer la importante labor de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y para reconocer también aspectos en la innovación que están modificando en positivo la evolución de la seguridad vial creamos los premios Ponle Freno, que tenemos el honor de poder presentar anualmente en el Senado, y hay que reconocer que el Senado se haya comprometido a ello. Nos encontramos con que cada vez tenemos más candidatos para esos premios, que lo que buscan es, como les decía, ese reconocimiento a los muchos actores que están trabajando día a día para mejorar la seguridad vial.

El cuarto pilar de nuestra actividad que me gustaría destacar con ustedes es la carrera Ponle Freno, que empezó en Madrid en una carrera para concienciar a la ciudadanía de la necesidad de seguir trabajando por la seguridad vial. Se ha transformado en los últimos años en un circuito de carreras en toda España. Hoy tenemos en el calendario siete u ocho carreras que, evidentemente, como ustedes entenderán, en estos últimos dieciocho meses las hemos transformado en carreras virtuales en las que participaron a distancia múltiples ciudades de toda España. Vamos a empezar progresivamente —si las condiciones lo permiten— a tener poco a poco esa implantación de las carreras presenciales en el circuito empezando, tras la confirmación del Ayuntamiento de Madrid, el próximo mes de noviembre con la carrera de Madrid. Las carreras buscan una combinación de concienciar y sensibilizar, que los ciudadanos también participen en un ambiente festivo, deportivo, de amigos e incluso alegre, pero que todos corran, que participen de forma unida para sensibilizar y para que ese aspecto de la seguridad vial siga estando en el día a día. También queremos ayudar a las víctimas de los accidentes de tráfico. Por eso, es un circuito de carreras en el que el cien por cien de la recaudación va a un proyecto de ayuda a las víctimas para, por ejemplo, la investigación o cualquiera de las diferentes asociaciones de víctimas que tenemos en este país.

Voy a entrar de forma rápida en los retos en los que nosotros consideramos que hay que trabajar en los próximos años, intentando estar alineados con la Agenda 2030. El primer punto son las nuevas formas de movilidad. Estamos hablando de movilidad sostenible, movilidad personal, estamos entrando en ese cambio cultural, en esa transformación de lo que nosotros llamamos las nuevas vías o las nuevas formas de movilidad. Los vehículos de movilidad personal tienen un impacto muy positivo en las grandes ciudades desde el punto de vista de la sostenibilidad, de energías renovables y de emisiones. Bien es cierto que es una nueva forma de movilidad personal que está en continua regulación y que se está ajustando en esa reglamentación, pero entendemos que tenemos que conjugar esa nueva movilidad personal desde el punto de vista de la sostenibilidad en las grandes ciudades con la seguridad.

cve: DSCD-14CO-499

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 15

En el ámbito legislativo se han ido haciendo adaptaciones muy positivas y me consta que estamos en una continua reflexión sobre los pasos que hay que dar para garantizar esa movilidad sostenible, pero también hay que trabajar en la seguridad de esa nueva movilidad. Hay nuevos consumos de movilidad en las grandes ciudades, ya no solo estamos hablando del vehículo personal, que sí, pero también estamos hablando de compartir, de no tener esa propiedad y ese uso. En eso también las ciudades tienen un reto importante. Las ciudades fueron configuradas para los vehículos a motor, en convivencia con los peatones y ciudadanos, pero básicamente diseñadas para esa circulación de los vehículos a motor. Si hoy diseñáramos las ciudades posiblemente las diseñáramos de forma diferente. Las grandes ciudades también tienen un reto desde el punto de vista de las infraestructuras. Si queremos fomentar la movilidad eléctrica hacen falta infraestructuras de carga eléctrica. Los planes de ayuda de la Unión Europea son una oportunidad para dar un fuerte impulso a esas nuevas infraestructuras. Estamos hablando también de otros tipos de vía, carriles segregados, etcétera. Además de que hoy hay grandes ciudades que ya tienen zonas de baja emisión, según la reciente Ley de cambio climático en breve las ciudades de más de 50 000 habitantes deberán tener también esas zonas de baja emisión. Desde nuestro punto de vista, ahí también hay un reto para los próximos años.

Otro reto que me gustaría compartir con ustedes es la innovación tecnológica. En los próximos años se prevé —y ahí los grandes actores ya están trabajando en ello— un aumento de la autonomía de los vehículos eléctricos. Los vehículos eléctricos se irán incorporando en el mercado a medida que tengan una mayor autonomía. Hemos visto la evolución de esa autonomía en los últimos años y, desde luego, eso combinado con las infraestructuras —no solo en las ciudades sino también en las vías interurbanas— impulsarán también la nueva movilidad sostenible. Desde el punto de vista de la innovación tecnológica me gustaría poner el foco en lo que se conoce como ADAS, el Sistema Avanzado de Asistencia a la Conducción. En los últimos cuatro o cinco años esos sistemas no solo han mejorado, sino que han aparecido de forma significativa, estamos ya en diecisiete o diecinueve sistemas de asistencia que se consideran ADAS. Sabemos también que a mediados del año que viene algunos de ellos se irán incorporando de forma obligatoria en los nuevos vehículos. En nuestra opinión los ADAS van a ir mejorando y se van a ir incorporando a la conducción, lo que va a tener un impacto muy positivo en la seguridad vial. ¿Por qué? Porque trabajan sobre las dos primeras razones o causas de los accidentes de tráfico: la distracción y el exceso de velocidad. Los ADAS trabajan exactamente en esos dos ámbitos y, en consecuencia, el impulso y la innovación tecnológica desde el punto de vista de los ADAS sin duda van a mejorar la seguridad vial en los próximos años. Los ADAS impactan también en aspectos —a los que ahora haré referencia— del parque móvil. Ayer tuvimos una mesa redonda con el grupo Atresmedia y diferentes actores en la que estuvimos debatiendo sobre la antigüedad del parque de vehículos; algo que es muy conocido por todos, sobre todo, por esta Comisión. La antigüedad media del parque de vehículos es de trece años, lo que significa que más del 52 % de los vehículos en este país tiene más de doce años y, según los últimos datos de los que disponemos, los vehículos de más de diez años tienen el doble de probabilidades de tener un accidente grave con lesionados y lesionados graves que el resto de los vehículos. Los vehículos de menos de cinco años, que son los que empiezan a incluir ya algún tipo de ADAS, tienen un 17 % menos de probabilidades de tener un accidente grave con lesiones graves que otros vehículos más antiguos. Trabajar en el rejuvenecimiento de ese parque móvil tiene un impacto en la seguridad vial, sin duda, pero, sobre todo, tiene también un impacto importante en las emisiones, en lo que nosotros llamamos sostenibilidad, y en la reducción de la contaminación.

Por último, hay algo de lo que hablamos desde hace años y es la educación vial. De forma generalizada, en todos estos temas solemos trabajar en los conductores de hoy, pero yo creo que donde podemos avanzar —y se han hecho cosas—, y es uno de los retos de los próximos años, es en trabajar con los conductores del mañana, con los jóvenes. En los últimos estudios que hemos hecho hemos visto que los jóvenes, aunque no sean conductores ni tengan edad de conducir, si tienen información y educación vial sí que pueden impactar en sus mayores, en sus padres y madres, en el comportamiento que ven en el momento en que están en los vehículos. Son los que, conociendo y teniendo la información, no solo influyen de forma positiva, sino que también los estamos preparando para que tengan los comportamientos correctos desde el punto de vista de la seguridad vial en el futuro. Queremos impulsar que sea una materia obligatoria en alguna de esas asignaturas transversales y que se pueda implantar a lo largo de los próximos años tanto en primaria como en secundaria.

cve: DSCD-14-CO-069

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 16

Señor presidente, he querido revisar de forma rápida los principales puntos donde entendemos que tenemos que estar en los próximos años. Quedo a disposición para sus preguntas, sugerencias o lo que consideren oportuno.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

Vamos a escuchar a los grupos parlamentarios y, a continuación, podrá usted intervenir de nuevo para contestar o ampliar la información que nos acaba de dar. **(El señor Gago Bugarín pide la palabra)**.

El señor **GAGO BUGARÍN**: Señor presidente, si no le importa, quisiera intervenir el primero, tengo una intervención de solo cinco minutos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿No le importa que le dé la palabra al portavoz del Grupo Popular, que se tiene que marchar?

Pues, en primer lugar, tiene la palabra el señor Gago por el Grupo Popular.

El señor **GAGO BUGARÍN**: Muy buenos días a todos.

Muchísimas gracias por asistir. En nombre de mi grupo parlamentario muchísimas gracias también a la Fundación AXA por la magnífica labor que desarrolla la fundación, de la que ya somos conscientes en esta Comisión. Como portavoz de cambio climático de mi grupo parlamentario quiero agradecer también esa singularidad en las iniciativas que desarrollan para poner en valor la concienciación sobre la problemática existente con la pérdida de la biodiversidad y la lucha contra el cambio climático.

También quiero transmitirle que nos hemos tomado muy en serio el informe que ha desarrollado la entidad Ponle Freno a la que usted hacía referencia en relación con los siniestros graves por la antigüedad del vehículo y que usted también ha citado en cierta manera aquí. Tenemos muy claro que tenemos dos grandes problemas dentro de la seguridad vial de nuestro país, por una parte, tenemos el parque automovilístico más envejecido de Europa, como todo el mundo sabe perfectamente en esta Comisión, y, por otra, que de ese informe se deduce que los vehículos de entre cero y cuatro años de antigüedad tienen un 17 % menos de lesiones graves por siniestros que los que tienen más de diez años. Por lo tanto, el principal método para solventar la problemática en materia de seguridad vial, además de la concienciación ciudadana en materia de distracción y concentración al volante, es sin lugar a duda la renovación del parque automovilístico, porque está acreditado que la mejora de la tecnología supone una reducción en las lesiones y en el número de fallecidos.

Por todo ello, le anuncio que hemos registrado una PNL en esta Comisión para instar al Gobierno a actualizar un nuevo plan Renove, que no entendemos por qué inexplicablemente se ha paralizado, puesto que es un hecho que el Plan Moves para la incentivación a la compra de un nuevo vehículo eléctrico de momento en el año 2021 no es una solución para la renovación del parque automovilístico español.

Yo le quería preguntar, en primer lugar, sobre esto, cuál es su opinión sobre la necesidad de implementar en España un plan Renove que permita renovar el parque automovilístico. En segundo lugar, sobre algunas decisiones que han sido controvertidas por parte de la DGT como, por ejemplo, la eliminación de la posibilidad de aumentar la velocidad en 20 kilómetros/hora para un adelantamiento en caso de urgencia con respecto a la velocidad máxima permitida. En tercer lugar, también quería saber su opinión sobre la formación de los alumnos que estudian para sacar el carné de conducir, sobre las autoescuelas digitales para la parte teórica. Si usted considera que es interesante ya en el año 2021 implementar la formación teórica *online*, especialmente en la España rural, en la España despoblada, que tiene una autoescuela a una mayor distancia. Y también me gustaría saber su opinión sobre la pérdida de puntos que viene recogida en la nueva modificación. Si ustedes detectan que hay alguna incidencia en la accidentalidad que venga recogida en función de la pérdida de puntos según la gravedad, es decir, si usted considera que hay algún desajuste en alguno de los criterios en relación con la proporcionalidad con los puntos que se detraen en función del incumplimiento de esa actuación. Dos últimas preguntas. Una sobre el casco obligatorio para la utilización de la bicicleta, si ustedes están de acuerdo o no y qué conclusión tienen al respecto. También se ha producido un largo debate sobre si es o no obligatorio utilizar el casco cuando se utiliza una bicicleta, especialmente en los entornos urbanos. La última pregunta es sobre la implementación del vehículo eléctrico, si han observado que los vehículos eléctricos que no tienen ningún tipo de sonoridad en su uso estén suponiendo un aumento en la siniestralidad y si es conveniente aplicar algún tipo de sonoridad y de qué forma, si tienen algún desarrollo tecnológico pensado.

Muchas gracias.

cve: DSCD-14CO-469

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 17

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gago.
A continuación tiene la palabra, por el Grupo Republicano, la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.
Bienvenido a esta Comisión, le felicito por todas sus iniciativas. Voy a ser breve, porque muchas de las preguntas que tenía para hacerle se las ha hecho ya mi compañero.

Tal como he empezado diciéndole, le felicito por sus iniciativas de concienciación como Ponle Freno. Sin duda, ha abierto una etapa o una agenda para luchar por las mejoras en la seguridad vial. También estamos totalmente de acuerdo con la educación en las escuelas; desde nuestro grupo, Esquerra Republicana, siempre pedimos que esto sea una asignatura en la escuela, incluso se presentó como una enmienda a la nueva Ley de educación que no prosperó, pero nosotros entendemos que la seguridad vial es un lenguaje en las carreteras, es un lenguaje en las calles, y que todo el mundo, independientemente de si después se saca un permiso para conducir un vehículo como es un coche, debe conocerlo, porque una persona puede conducir una bicicleta, puede conducir un patinete o incluso ir andando, pero nos parece imprescindible tener un mínimo de nociones.

Sobre los vehículos de movilidad personal, que en las ciudades es verdad que cada vez hay más y tienen un impacto positivo cuando hablamos de sostenibilidad, ¿realmente les parece que son seguros? Cada vez hay más patinetes que llevan personas que quizás van muy alocadas y que a lo mejor no tienen una suficiente formación para llevarlos. Y respecto a la otra pregunta que le ha hecho mi compañero con la bicicleta, y que pasaría lo mismo con los patinetes: ¿les parece a ustedes que sería necesario el uso del casco? Por ejemplo, las empresas que tienen patinetes en alquiler nos comentan que si el uso del casco es obligatorio va a desincentivar que las personas utilicen estos vehículos en alquiler para no tener que llevarlo.

En cuanto a la antigüedad de los vehículos de trece años, también nos parece que se debería impulsar la renovación de estos vehículos, y nos gustaría saber cómo lo harían ustedes para concienciar al respecto. Usted es experto en comunicación; estamos totalmente convencidos de que si supiéramos comunicar bien, los conductores no cometeríamos infracciones. Ahora, muchas veces no se comete una infracción por miedo a la posible multa, no a lo que te pueda suceder. O sea, a veces la gente nos ponemos el cinturón cuando vemos que hay un control de policía, no porque nos vaya a proteger si tenemos un impacto. Entonces, quizás habría alguna forma de comunicar para concienciar más y así educar a los futuros conductores, que realmente son los pequeños que llevamos muchas veces en el vehículo sin ponerles el cinturón porque tenemos prisa.

Otra pregunta que también le ha hecho más o menos mi compañero es sobre la presencialidad en los cursos. De momento no son obligatorios estos cursos de concienciación y sensibilización y queríamos saber lo que opina usted sobre la obligatoriedad, sea cuando sea, si es antes de sacarse el carné o después, y que sean presenciales o no.

Con esto termino. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Granollers.
Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Fernández-Lomana.

El señor **FERNÁNDEZ-LOMANA GUTIÉRREZ**: Gracias, presidente.
Gracias, señor Josep Alfonso, por su comparecencia, creo que ha sido muy ilustrativa, muy técnica, y nos ha dejado notas muy interesantes.

Yo simplemente voy a hacer alusión a un par de reflexiones que desde nuestro grupo nos planteamos y sobre las que usted ha hecho mención también: el tema de la educación y la sensibilización en la gente joven. Me preocupan sobre todo cuando en los fines de semana la gente joven coge un vehículo, cuando coge un coche, coge una moto, los problemas que nos estamos encontrando o se encuentran las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en cuanto a drogas, a alcohol, a sustancias de todo tipo, que lo que provocan en muchas carreteras, sobre todo comarcales, en muchas autovías, en muchas poblaciones de nuestra geografía, es que sea un peligro transitar, ya no solo si eres un viandante, sino si vas en tu propio vehículo. Esto implica, como usted bien ha dicho, educación, sensibilización y formación a nivel de los colegios o a nivel de las universidades. Dicho esto, sería respecto a las hornadas de la gente joven que vienen, pero también con los que ya tenemos actualmente, ¿cómo considera usted que se les puede sensibilizar, independientemente de las carreras populares, de los anuncios de televisión o de cualquier otro aspecto? Quizá con medidas a nivel de sanciones más duras en el Código Penal, algo que les haga prevenir y decir: oye, pues tengo que tener cuidado porque si bebo o tomo sustancias y provocho un

clew_DSICD-14-CO-069

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 18

accidente con una consecución de muerte o de unas lesiones graves, voy a tener esta repercusión. Este es un tema que me preocupa bastante, sobre todo, ya le digo, los fines de semana estamos acostumbrados a ver carreras, coches, gente que se salta semáforos, gente que se salta pasos de cebra, etcétera. Un poco, quería saber qué opinión tiene usted con respecto a este tema.

Luego, usted ha comentado el tema de la movilidad personal hacia la cual vamos derivándonos, ¿no? Es verdad que las ciudades posiblemente ahora no estén preparadas para la cantidad de coches y la cantidad de seres humanos que estamos habitándolas, está todo superpoblado. Yo estoy de acuerdo con usted en que hay que potenciar coches de tipo eléctrico, pero todavía estamos muy en pañales, como se puede decir; no hay instaladores donde te puedas conectar, las baterías de los coches todavía tienen una durabilidad determinada, y bueno, es una circunstancia en que seguramente iremos creciendo e iremos adaptándonos, como ocurría con los móviles en un principio, de aquellos ladrillos que llevábamos todos en la mano hasta en lo que han desembocado ahora.

Por otro lado, me preocupa especialmente, que no lo hemos nombrado aquí, el parque de los automóviles y de las motos que puedan tener más de cinco años. Dos aspectos: uno, ¿qué hacemos con el montón de coches clásicos que tiene la gente, que perduran, o el montón de motos de carácter clásico, cuyo valor, lógicamente, es el tiempo que tienen estos vehículos? ¿Qué hacemos con ellos, los vetamos, los capamos, los tiramos? Yo quiero que usted me diga un poco qué opinión tiene al respecto de la cantidad de coches clásicos o de vehículos de que dispone la gente, cuyo valor precisamente es el tiempo que tienen. Esto me importa.

Y luego, me preocupa también especialmente, y creo que a todos los que estamos aquí nos habrá sucedido alguna vez, que va uno por la acera tranquilamente y se encuentran patines o bicicletas por la acera a toda velocidad que muchas veces, si no te apartas, te llevan por delante, con el consiguiente peligro. ¿Cómo podemos solucionar el tema, sobre todo, de las aceras? Vas con niños pequeños, vas con tu mujer o vas tranquilamente hablando y te pasa un chaval con una bicicleta o con un patín a toda velocidad.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A continuación, para concluir este trámite, por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Ortega Domínguez.

El señor **ORTEGA DOMÍNGUEZ**: Gracias, presidente.

Buenos días y bienvenido, señor Caro. En primer lugar, desde el Grupo Socialista le agradecemos a la Fundación AXA su contribución en esta materia y, por supuesto, su contribución a través también de Ponle Freno.

Ha comentado usted algunas cuestiones con las que coincido, empezando por el consenso que hay en esta Comisión, un consenso muy diferente al de otras Comisiones, gracias en buena medida también a la actuación de la sociedad civil, que no comprendería que en una materia como esta no nos pusiéramos de acuerdo, porque se trata de salvar vidas, de intentar poner los mejores medios para salvar vidas. No entendería la sociedad civil una lucha partidista, como no la ha entendido en otras materias no referidas al ámbito de la seguridad vial, en lo referente a salvar vidas.

Coincido con usted en la importancia de la labor de las Fuerzas y Cuerpos de seguridad del Estado, en materia de carreteras principalmente la Guardia Civil, y entiendo que hay que reforzar a estos cuerpos, digo especialmente a la Guardia Civil, cosa que este Gobierno viene haciendo en las últimas ofertas de empleo público.

Se ha hablado de la importancia de los vehículos y mucho, y es cierto, pero creo que hemos hablado menos del tema del mantenimiento de carreteras, que creo que también es un elemento esencial en el que también los gobiernos tienen que poner el ojo. Humildemente, creo que este Gobierno ha puesto el ojo en el mantenimiento de carreteras; con los fondos europeos hay proyectos específicos, incluso se habla de humanizar carreteras, con lo cual creo que es un elemento también a tener en cuenta.

Entrando en la parte de retos que ha comentado usted, quería hacerle algunas preguntas, porque hablando de los vehículos de movilidad personal, a los que de alguna manera se ha alabado, yo tengo dudas realmente—quizás sea por la ciudad en la que vivo, en Cádiz— de a quién está sustituyendo realmente este fenómeno del vehículo de movilidad personal, si está sustituyendo a la moto, al coche, a la bicicleta o al peatón, porque creo que producen efectos muy diferentes una cosa de la otra, y mi percepción es que en muchas ocasiones incluso está sustituyendo al peatón, y teniendo en cuenta estas

cve: DSCD-14-CO-499

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 19

cuestiones que comentaba el compañero de los peligros que hay incluso en ciudad, que corresponden más bien a una vigilancia de la policía local en esos ámbitos, entiendo yo.

Luego ha hablado de los temas de distracción, de los excesos de velocidad, de la ayuda que hay de los dispositivos nuevos, que vienen a contrarrestar el efecto negativo de otros dispositivos como los móviles, que yo creo que nos están restando capacidad de atención. Yo no sé si esto lo tienen evaluado. Quizá pueden tener cuantificados los accidentes que llegan por este tipo de cuestiones, pero yo me estoy refiriendo a la capacidad personal que estamos perdiendo en general, si eso lo tienen cuantificado o evaluado de alguna manera.

Y por terminar, me quedo con lo que usted ha comentado de cómo impactan, de cómo influyen las charlas en los jóvenes y luego esos jóvenes en sus mayores, para el tema de la seguridad vial. Ha dicho usted, y yo coincido, que habría que buscar la manera de introducir obligatoriamente contenidos en las escuelas. Yo no me voy a resistir a recordar aquí una cuestión que fue muy polémica: la asignatura de Educación para la Ciudadanía, que creo que hubiera sido perfecta para incluir este tipo de elementos. Es una asignatura que podría haber incluido elementos en los que todos estaríamos de acuerdo, y podíamos haber prescindido de otros en los que estuviéramos en desacuerdo, pero este sería, por ejemplo, el caso claro de una materia que se podía haber dado sin ningún tipo de problemas.

Muchísimas gracias, señor Caro.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

Para concluir este trámite, tiene la palabra el señor Alfonso, para contestar y añadir lo que considere oportuno. Cuando usted quiera.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA FUNDACIÓN AXA** (Alfonso Caro): Muchísimas gracias. Voy a intentar contestar todas y cada una de las preguntas de sus señorías, y si me dejara alguna, les pido, por favor, que me den la oportunidad de retomarla.

En relación con las preguntas del representante del Grupo Popular, sobre cuál es nuestra posición respecto a la eliminación del 20% de exceso de la velocidad máxima permitida para los adelantamientos, concretamente y fundamentalmente es para los adelantamientos. En esto les reconozco que es difícil tener una posición única. Las estadísticas nos dicen que cualquier restricción a la velocidad tiene un impacto directo en la eliminación de accidentes y en la reducción de víctimas mortales, la estadística lo deja claro. Otra cosa es hasta dónde podemos ir reduciendo la velocidad para que la movilidad no se vea afectada. Desde el punto de vista de una fundación que trabaja para y por la seguridad vial, como les decía, que nos ocupa y nos preocupa, estamos de acuerdo. Les voy a ser muy franco: estamos de acuerdo en esa reducción, porque, estadísticamente, no todos los adelantamientos, salvo aquellos —el representante del Grupo Popular lo mencionó— urgentes e imprescindibles, te exigen ese incremento de la velocidad para poder llevar a cabo ese adelantamiento. Sé que es polémico. Nosotros entendemos perfectamente la polémica que está estos días en la sociedad, pero, insisto, prevalece que cualquier reducción de la velocidad máxima tiene un impacto directo —directo— en la reducción de víctimas, lesionados y accidentes.

Formación de las autoescuelas *online*, nuestra opinión. La formación *online* es algo que hemos visto en los últimos dieciocho meses que ha tenido un impulso y lo tendrá, y, desde luego, forma parte de la propia transformación digital y de la formación y la educación. Nosotros entendemos que sería ideal. Se hacía referencia también a núcleos interurbanos donde la formación *online* está beneficiando no solo en seguridad vial, sino en otros aspectos, y la posibilidad de optar por ese tipo de formación. Nosotros lo que decimos es que es ideal, sería ideal. Hay una de las asociaciones de víctimas, Aesteme, y Mar Cogollos al frente, que está trabajando mucho en esa línea y preocupada por esto, y hace poco tiempo compartíamos que lo ideal sería tener esa combinación híbrida; es decir, que en algún momento se pudiera tener la formación presencial necesaria, sobre todo, en algo que no se hace en estos días, y aprovechar también esa formación previa a cualquier carné de conducción, a tener ese permiso y ese conocimiento para conducir, para también hablar de seguridad vial. No hablamos de seguridad vial en el momento en que estamos formando a los futuros conductores, y claro que hacer eso *online* es factible también, aunque sería ideal poder tener ese formato híbrido.

Pérdida de puntos, si realmente tiene una incidencia en la seguridad vial. Esto es como la noche y el día, desde nuestro punto de vista. En el momento en que aparece en España la pérdida del carné por puntos o la sanción por puntos, la seguridad vial, no vamos a decir que solo fue precisamente por el carné de puntos, pero eso junto con todas las acciones que se han llevado a cabo por los diferentes actores en seguridad vial ha hecho que aumentase la seguridad vial de forma significativa. Claro que tiene un impacto

cve: DSCD-14-CO-499

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 20

general y claro que tiene un impacto también en lo que son las sanciones por incumplimiento de la normativa de tráfico. Cualquier usuario de a pie lo primero que piensa cuando, por distracción o por la razón que sea, ha cometido una infracción, lo primero que se pregunta internamente es si eso tiene un impacto en sus puntos o no.

Casco, bicicleta y vehículo de movilidad personal, esta es una pregunta reiterada de los diferentes grupos. Nosotros solo podemos decir que claro que sí, que de forma clara vamos a estar siempre a favor del uso obligatorio del casco; como lo estuvimos en su momento con las motos y motocicletas, como lo estamos en el uso de los vehículos de movilidad personal y en las bicicletas, que entendemos que es una asignatura pendiente. ¿Por qué de forma tan clara? Porque conocemos en el día a día —como les hacía referencia a ustedes— en nuestra profesión cuáles son las consecuencias de hasta la caída más tonta que ustedes se puedan imaginar, qué consecuencias tiene para esa persona y, cuidado, para su entorno y sus familiares. Si nosotros nos dedicamos a prevenir, ¿cómo vamos a decir que no estamos de acuerdo en el uso obligatorio del casco? Claro que sí. Deberíamos también reflexionar cómo es posible que hoy, que los vehículos de movilidad personal y las bicicletas se incorporan a la calzada con el resto de los vehículos a motor, cómo entenderíamos que las motocicletas tengan el casco obligatorio y algo aún más vulnerable que una moto, una bicicleta, y aún más vulnerable, un patinete, no tengan esa obligatoriedad. Miren ustedes, realmente fue polémico también el uso obligatorio del casco en las motos y años después nadie tiene duda de que ha salvado muchísimas vidas.

Vehículos de movilidad personal, la sonoridad. Esto de la sonoridad es un aspecto técnico que es tecnológicamente solventable. Hoy en día la mayoría de los vehículos eléctricos, precisamente por esa falta de sonoridad y por el silencio de un motor eléctrico, ya vienen con tecnología que no es muy compleja, que tiene ese tipo de ruido añadido y que se elimina cuando ya estás a una velocidad determinada. Eso es fácilmente aplicable. De hecho, ya hay fabricantes de patinetes que lo incluyen en estos vehículos.

En cuanto a las preguntas de la señora Granollers, del Grupo de Esquerra Republicana, vehículos de movilidad personal, ¿son seguros? Bueno, les comentaba en mi exposición que ahora hay que compaginar esa sostenibilidad con la seguridad, y a eso me refería. Con la última reforma, los vehículos han pasado de las aceras, porque no pueden estar en las aceras, a la calzada. Eso es algo que requiere de una reflexión. Porque está claro, en todas las ciudades las aceras son para los peatones, y entendemos que así debe ser, pero hay que acompañar decisiones como las que se han tomado de que se incorporen a la calzada, porque están conviviendo con vehículos y deben demostrar un conocimiento de las normas de tráfico, por ejemplo. Hoy en día no es así para los vehículos de movilidad personal. No sabemos cuál es la mejor solución, pero está claro que respecto a esas personas tan vulnerables, con unos vehículos tan vulnerables, lo que hay que garantizar es que tienen el conocimiento de las normas de tráfico y de la convivencia en seguridad vial, también que cumplen los aspectos de seguridad necesarios, el uso del casco, por ejemplo, y otros aspectos como la responsabilidad civil, por ejemplo, comentaban el tema del seguro. Insisto, están conviviendo con otros vehículos a motor que para la protección de los más vulnerables, de terceros, tienen la obligatoriedad de cubrir una responsabilidad civil. En los últimos años, por ese incremento de los vehículos de movilidad personal, hemos empezado —como decía usted— a tener siniestralidad y tenemos víctimas de accidentes de tráfico que han sido provocados por este tipo de vehículos que no tienen una cobertura o que quedan desamparados totalmente, porque no existe una protección. Además, a nivel personal de ese conductor de un vehículo de movilidad personal o de una bicicleta, mucha gente desconoce que eres responsable con tu propio patrimonio o, si eres menor, con el patrimonio de tus padres. Entonces, para esa protección global, que es la razón por la cual existe la responsabilidad civil obligatoria en vehículos de motor, evidentemente, seríamos partidarios de todo ese marco de seguridad, no solo para los conductores noveles de vehículos de movilidad personal, sino para todo el entorno, para todo el contexto.

La renovación, la antigüedad. Todo Plan Renove suma para reducir esa antigüedad. Además, a un comentario del representante del Grupo Socialista, le digo que claro que deberíamos estar muy orgullosos de esta Comisión y de lo que este país está haciendo entre todos, porque a pesar de tener el parque móvil más antiguo o de los dos o tres más antiguos de toda Europa, tenemos las mejores cifras, estamos en el top de las mejores cifras en seguridad vial. Eso quiere decir que hay un compromiso, un consenso, y que la sociedad civil, de la mano de las entidades y las instituciones, entre todos, estamos consiguiendo esos resultados con un parque, insisto, muy envejecido. Todo Plan Renove suma.

Me gustaría compartir con ustedes una reflexión que tuvimos ayer en esa mesa-debate a que hacíamos referencia sobre la antigüedad del parque. Resulta que una tendencia que se está dando en

ove: DSCD-14CO-499

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 21

España ya hace unos años, sobre todo en el norte de Europa, es el *renting* personal, el *renting* privado. El *renting* privado es, como saben ustedes, un vehículo a tres, cuatro años; usted paga una cantidad y cada equis años, tres o cuatro años, se va renovando, y eso garantiza que siempre tiene un vehículo, desde el punto de vista de innovación, actualizado, con los ADAS, etcétera. Bien, esta tendencia, que aquí ha pasado de un 13% a un 17% en los últimos dos o tres años, en el norte de Europa se dan casos de que supera casi el 60% de todas las compras. Es decir, de cada diez compras de un vehículo, casi seis se dan en ese formato de *renting*. Es cierto también que ese formato de *renting* no es válido para todos los ciudadanos, pero una de las reflexiones que ayer se daban era de qué manera incentivar esa forma de adquisición de vehículos, porque te garantiza dos cosas: impacto en la seguridad vial, porque son vehículos que siempre van a tener una innovación tecnológica; y dos, colaborar también un poco en rejuvenecer el parque, primero, porque el vehículo lo vas cambiando cada cuatro años, y, segundo, porque al cabo de los cuatro años se genera un mercado de segunda mano de seminuevos que tiene un impacto directo en los vehículos de más de diez o doce años, que a lo mejor no se lo cambian por un vehículo de nueva adquisición pero sí por un seminuevo que ya incorpora medidas de seguridad de forma significativa. Fue una idea, una reflexión de ayer mismo.

Presencialidad en la formación de los cursos de conducción. Lo comentaba antes, yo creo sinceramente que en algún momento el formato híbrido *online* tiene muchas ventajas y permite un acceso a determinados públicos, pero el formato híbrido permitirá también profundizar en esa concienciación en comportamientos de seguridad vial, cuando hoy en día quizás en esa formación no se pone mucho acento, y sería lo ideal, desde nuestro punto de vista.

Paso a responder a las preguntas del señor Lomana, del Grupo Parlamentario VOX. ¿Qué hacemos para sensibilizar a los jóvenes? Es cierto que el tema de droga es cada vez más preocupante, más que el alcohol, pero, curiosamente, según los últimos estudios que nosotros tenemos, y que coinciden con los de la Dirección General de Tráfico, se ha incrementado el uso de drogas respecto al alcohol, y además parece —aquí entra el tema de las percepciones, como yo comentaba anteriormente, por eso hemos hecho una parte del centro de estudios de opinión—, según las percepciones, quizás puede ser que eso suceda más en los fines de semana, pero nos sorprende muchísimo que cada vez más entre semana, de lunes a viernes, e incluso en horario que podríamos entender lectivo o laboral, se está detectando no solo alcohol, sino drogas, y cada vez más. Nosotros, ¿en qué estamos trabajando y vamos a seguir trabajando en el día a día? Uno, en concienciar y sensibilizar. Las campañas de comunicación tienen impacto, las campañas a las que estamos acostumbrados de las entidades e instituciones públicas, pero también las campañas que otros actores llevamos a cabo en medios de difusión masiva, en operaciones salida, por ejemplo, en períodos vacacionales, etcétera, tienen su impacto. A veces son duras, a veces generan un rechazo inicial, pero siempre tienen un impacto y tienen un impacto positivo en la seguridad vial. Hay una parte de jóvenes que también entra en lo que hablamos de educación vial, ya sea en primaria, en secundaria, ¿por qué no en la universidad? Nosotros ponemos siempre un ejemplo: en las escuelas americanas, el carné de conducir se saca en la propia escuela. No estoy diciendo que esa sea una forma válida aquí en este país, pero sí que te acerca la seguridad vial a la escuela y en el día a día. Después, desde los 16 hasta los 18, para conducir tienes que ir acompañado de un adulto, perfecto; pero ese periodo de adaptación lo que te permite es adquirir experiencia, siempre acompañado por una persona con más experiencia, dado que es un adulto. Nuestra experiencia también es que en esos puntos de encuentro de los jóvenes se han llevado a cabo acciones que han sido muy bien valoradas. Es en ese momento, en un ambiente festivo y de fin de semana, etcétera, donde nos encontramos cada vez más acciones determinadas que conciencian en cierta manera, y cada vez nos encontramos más. Si miramos hacia atrás, a generaciones pasadas, hay jóvenes que sí que son responsables, que quedan para salir y que uno de ellos ya tiene claro, porque le ha tocado o por la razón que sea, que no va a consumir alcohol porque le toca llevar el vehículo. Son responsables, pero también, evidentemente, las sanciones ayudan, no nos engañemos. Claro que los controles tienen que mantenerse, porque han resultado ser tremendamente efectivos.

¿Qué pasa con los coches clásicos? Esta es una gran pregunta. Y motos, sí, vehículos clásicos. Fijese en los datos recientes de ayer: más del 8% del parque móvil de este país tiene más de treinta años; más de veinte, el 13% de los vehículos. Es significativo. Ese tipo de vehículos son vehículos clásicos, son de colección. No debería preocuparnos demasiado, desde nuestro punto de vista, por dos razones: la primera porque existe la ITV, la inspección técnica de vehículos; es decir, al final todo vehículo que pasa por la inspección técnica de vehículos —lo que pasa es que hay un 20% que no pasa— está en

cve: DSCD-14-CO-069

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 22

condiciones de circular con plenas garantías de seguridad. Es cierto que hay un componente que no se salva, que es el del grado de emisiones o de contaminación, porque los motores más antiguos obviamente tienen una mayor emisión de CO₂. Pero desde el punto de vista de seguridad vial, esos vehículos, si pasan la ITV, que todos pasan la ITV porque son vehículos de colección, no deberían preocuparnos. También es cierto que ese tipo de vehículos, dado que son clásicos, no suelen estar mucho en las carreteras españolas, no suelen tener un uso continuado, precisamente porque son joyas, tienen un valor significativo y no son vehículos, por poner un ejemplo, que se utilicen de forma generalizada para el uso diario, sino que son más, podríamos decir, para ocasiones específicas.

Insisto, desde el plano de la seguridad vial no podemos obviarlos, porque hay un colectivo de conductores que tienen ese tipo de vehículos y que, pasando la Inspección Técnica de Vehículos, están en perfectas condiciones.

En cuanto a los vehículos de movilidad personal, no pueden ir por la acera. Nosotros hicimos una encuesta de percepción del usuario sobre el grado de conocimiento de la reciente normativa de vehículos de movilidad personal, que aglutinaba toda una serie de medidas, y al cabo de tres meses, si no recuerdo mal, de la implantación de esa normativa vimos que había un desconocimiento total y absoluto. Ese desconocimiento era porque, para intentar ser lo más justo posible, quien tenía un patinete, y podía estar en diferentes ciudades, veía que en cada ciudad había una norma diferente. Por tanto, era muy difícil conocer la norma. Los propios ayuntamientos solicitaron una norma común. Necesitamos seguir trabajando en ese conocimiento de la normativa porque son vehículos de nueva aparición, por decirlo de alguna forma, que se están consolidando y hay que garantizar, además de la formación y las medidas de seguridad oportunas, que todo usuario conozca exactamente el reglamento. Porque, como bien dice usted, la mayoría de los siniestros que hemos tenido de este tipo de vehículos ha sido en las aceras. Hay que seguir trabajando en eso y son importantes las campañas de comunicación, pero hoy en día ya no es factible porque esos vehículos salen de las aceras.

El señor **PRESIDENTE**: Intente resumir.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA FUNDACIÓN AXA** (Alfonso Caro): En cuanto a la pregunta del representante del Grupo Socialista, el señor Ortega Domínguez, sobre a quién sustituye el vehículo de movilidad personal, creo que hay un *mix*; la información que nosotros tenemos es que hay ciudadanos que se han bajado del coche y de la moto y que hay ciudadanos que han pasado de la bicicleta al vehículo de movilidad personal. También algún peatón lo utiliza, pero el peatón se resiste más. Pero esa es una buena pregunta: ¿a quién realmente están sustituyendo? Lo que sí está claro es que se están consolidando y que ese tipo de movilidad va a ir en aumento en los próximos años.

En cuanto a los ADAS, usted ha hablado de los móviles y de la conectividad. Tecnológicamente hablando las ayudas avanzadas se están incorporando y el sector de la automoción está invirtiendo e incorporando muchísima innovación tecnológica cada año en los vehículos. Hay una parte que es la conectividad, como el eCall, que tiene aspectos que impactan directamente en positivo en la seguridad vial. Y después tenemos también el uso del móvil, que es una de las principales causas de distracción. Pero tanto los fabricantes de móviles como los fabricantes de esa tecnología de los automóviles dan opciones y tenemos hoy en día esa capacidad de desconectar ese uso de los móviles, por poner un ejemplo, mientras se está conduciendo. Creo que hay ya iniciativas muy positivas, y muy bien valoradas por nuestra parte, de algunos fabricantes que trabajan en que cuando se accede al vehículo no sea posible realizar llamadas ni tampoco, por ejemplo, tocar o manipular el GPS. En eso también habría que avanzar, pero también es cierto que se puede desconectar hoy en día. A medida que vayamos avanzando en conectividad, se irán tomando decisiones también desde el punto de vista de la seguridad vial.

Sin duda hay que continuar con la educación por la ciudadanía. Era una opción y hemos tenido en años anteriores también otro tipo de opciones. Hay que reconocer también el papel de la policía local en cada uno de los municipios, que hasta hace unos años eran los únicos que trabajaban la formación de seguridad vial para los niños. Después se unieron otras entidades e instituciones. Las asociaciones de víctimas están haciendo una labor fantástica en las escuelas. Espero que lleguemos a un consenso para dar un paso más y que ya no sea una opción de terceros o de cada uno de los centros educativos, sino que sea una materia realmente transversal.

Creo que he contestado a todas las preguntas. Muchas gracias.

cve: DSCD-14-CO-499

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 23

El señor **PRESIDENTE**: Creo que sí, señor Alfonso. Muchísimas gracias por su comparecencia y esperamos que haya una ocasión más de tenerle entre nosotros. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE ALIANZA ESPAÑOLA POR LA SEGURIDAD VIAL INFANTIL, AESVI (LUCAS GARCÍA)**. (Número de expediente 219/000599).

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

Vamos a continuar y concluir la jornada de esta mañana recibiendo a la Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil, Aesvi, que es el foro más importante creado para la prevención de las lesiones de tráfico infantiles en el que participan profesionales y expertos de toda España. Están muy comprometidos con la mejora de la seguridad vial infantil a todos los niveles.

En su nombre comparece su presidente, don Antonio Lucas García, quien es también director del centro de formación Cifal Madrid de Naciones Unidas y director de movilidad y seguridad vial de la Fundación RACE, entre otras muchas cosas.

Querido Antonio, tienes la palabra por quince minutos.

El señor **PRESIDENTE DE ALIANZA ESPAÑOLA POR LA SEGURIDAD VIAL INFANTIL, AESVI (Lucas García)**: Muchísimas gracias.

La verdad es que es un honor estar aquí hoy. Como le decía al presidente, he estado muchos años trabajando detrás y es la primera vez que tengo la oportunidad de compartir con ustedes nuestro conocimiento, que también es el espíritu que tiene Aesvi.

Quiero comenzar mi intervención agradeciéndole al presidente de la Comisión sobre Seguridad Vial la invitación a compartir nuestra aportación en un tema que para nosotros es tan importante como es la seguridad vial infantil. Pasaré por encima de algunas cuestiones que afectan a la seguridad vial, por supuesto, pero sobre todo hoy queremos poner el foco en cómo podemos trabajar y qué cosas podemos hacer para mejorar la seguridad de los más pequeños.

Es un honor para mí estar hoy aquí como presidente de la Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil, una institución que precisamente nació aquí, en el Congreso de los Diputados, en 2017, y además tuvimos el honor de recibir el apoyo de todos los grupos. Estuvo en esa presentación el diputado Óscar Gamazo y también tuvimos el honor de contar con todos los grupos, que tuvieron su oportunidad de exponer sus iniciativas en materia de seguridad infantil. Por lo tanto, volvemos de nuevo a nuestra Casa. Este evento para nosotros significó el compromiso de todos ustedes, que son los representantes de la sociedad, al final. Vimos ese día coordinación de esfuerzos, trabajo compartido y un compromiso que emanaba de los propios responsables políticos que tuvieron la oportunidad, insisto, de comentarnos qué es lo que desde cada grupo parlamentario se quería aportar, siempre buscando la prevención de siniestros y, de forma más concreta, la prevención de siniestros entre los más vulnerables, entre los que se encuentran los niños y las niñas. Ellos no pueden decidir por sí mismos, ellos no pueden decidir su seguridad, nos necesitan a nosotros para trabajar en su protección y todos tenemos la obligación de hacerlo.

La protección de los niños y las niñas es un derecho jurídico recogido en diferentes documentos como la Convención de los Derechos del Niño de Naciones Unidas, nuestra Constitución y distintas leyes, entre otras la propia ley que se está tramitando ahora mismo en esta Cámara. También la protección de los más pequeños ante los siniestros viales aparece en los ODS de Naciones Unidas, tanto en el 3.6 como en el 11.2; el 11.2, además, específicamente habla de usuarios vulnerables, es decir, los mayores y los niños. Por lo tanto, vemos que en todos los planos nacionales e internacionales los niños requieren de una especial protección.

Antes de empezar a explicarles algunas de nuestras propuestas, me gustaría comparar algunos datos —no voy a darles muchos datos porque es la última hora de la mañana—, porque quiero que reflexionen y que vean de dónde venimos a la hora de tocar estos datos. Tomaré como referencia el año 2019 porque la verdad es que el año 2020 estadísticamente, y yo creo que todos los comparecientes lo habrán comentado, no nos aporta mucho a la hora de trazar tendencias o de trazar análisis. Pero fíjense en lo siguiente: en el año 2010 el número de accidentes con víctimas fueron 85 500 y en el año 2019 fueron 104 000; esto supone un 21,7 % más de accidentes en 2019 que en 2010. Las víctimas pasaron de 122 000 en el año 2010 a 141 000 en el año 2019, un 15 % más. Sin embargo, bajan un 30 % los fallecidos y un 28 % los heridos hospitalizados, pero suben un 20 % los heridos no hospitalizados. En seguridad vial trabajamos en que los fallecidos se conviertan en graves o en leves, los graves se

cve: DSCD-14-CO-069

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 24

conviertan en leves o sin lesiones y los leves en sin lesiones. Por tanto, aquí vemos cómo la tendencia dice que tenemos más accidentes con víctimas, pero, sin embargo, baja la lesividad.

En zona urbana en el año 2010 hubo 46000 accidentes con víctimas; en el año 2019 hubo 66000, un 44 % más. En el año 2011 los fallecidos fueron 457 y en el año 2019 los fallecidos fueron 519. Significa que ahora tenemos más fallecidos en zona urbana, que es donde se mueven nuestros niños, con respecto, por ejemplo, al año 2011.

Solo en el ámbito de la seguridad infantil en el año 2010 se produjeron 5108 accidentes con víctimas menores de catorce años y en el año 2019 se produjeron 6330; esto significa 1200 accidentes más. Si tenemos en cuenta la gravedad, fueron 410 heridos graves y 79 menores fallecidos; en el año 2019, fueron 290 heridos graves y 32 menores fallecidos. Por tanto, hace diez años se producía un 18 % menos de accidentes con víctimas y un 19 % menos de accidentes con víctimas menores; el número de heridos y de fallecidos era mayor que en 2019. Ahora tenemos más accidentes de tráfico, pero tenemos menos fallecidos y menos heridos graves y esto solo se consigue a través de una mejora de los sistemas de retención y de una mejora de la conciencia que tenemos los responsables de la seguridad. Tenemos que seguir trabajando en esta línea, pero queda mucho por hacer.

Para seguir trabajando se crea la Alianza Española de la Seguridad Vial Infantil. Quiero que sus señorías vean qué dimensión tiene esta alianza, cómo nace y qué significa, aunque voy a pasar muy por encima. La alianza tiene un lema: «Su seguridad es nuestro compromiso». Se refiere a la seguridad de los más pequeños. Trabajamos con el reto de aunar todas las áreas de conocimiento y esfuerzos y de ofrecer a la sociedad una voz autorizada, que realmente la sociedad encuentre un lugar donde puede ir a recoger información y donde puede ir a recibir respuestas que tienen que ver con los más pequeños. Aesvi es hoy el único foro de expertos en seguridad vial infantil —me atrevería a decir que de Europa— que reúne a todo el sector. Somos cuarenta y tres empresas e instituciones públicas y privadas que trabajamos sin intereses comerciales, cada una desde su ámbito, para impulsar la seguridad infantil. Aesvi, por supuesto, está abierta a toda la sociedad. Sumamos año tras año más instituciones como, por ejemplo, la Fundación CNAE, que ha sido la última en incorporarse, y todos trabajamos en proyectos e iniciativas. Por supuesto que ya nos ponemos a su disposición para trabajar en todas aquellas áreas en las que podamos servir de ayuda.

Para que tengan una visión más concreta de quiénes somos, Aesvi está compuesta por la Dirección General de Tráfico; el Servei Català de Trànsit; la Dirección General de Tráfico del Gobierno Vasco; las asociaciones de policías locales, que antes citaba el anterior compareciente, a través de la federación Fetevi; los tres automóviles club de España, es decir, el RAC, el RACE y el Real Automóvil Club Vasco Navarro, que no es fácil unirlos a los tres en un proyecto; el sector educativo a través de la CNAE; la Confederación Española de Asociaciones de Padres y Madres de Alumnado, Ceapa; las universidades politécnicas de Madrid, Cataluña y Zaragoza; la Asociación de Matronas; el Instituto de Investigación Sanitaria de Aragón; la Asociación Española de Pediatría, de Atención Primaria y de Atención al Paciente Crítico; asociaciones de emergencias y rescate; víctimas como P(A)T y Aesleme; motociclistas a través de IMU; asociación de educación vial Adevic y medios de comunicación. Toda la sociedad está representada en una alianza que el único objetivo que tiene es trabajar en materia de seguridad infantil. Por lo tanto, estamos sumando —el otro día hacíamos este ejercicio— siglos de conocimiento en esta materia y, sobre todo, respetando el conocimiento que tiene cada uno a la hora de hablar de lo que sabe. Un pediatra, un educador social y un psicólogo hablarán de su área de conocimiento, pero es un lugar donde compartimos, en esta visión pluridisciplinar que tiene la seguridad vial, un único objetivo, que es mejorar la seguridad de los niños.

Trabajamos en torno a cuatro áreas. La primera, la formación de los profesionales encargados de la venta de los dispositivos. Entendemos que un sistema de retención infantil no es un producto más, sino un producto que requiere ser utilizado de forma correcta y específica para evitar lesiones en el niño. No basta con tener un sistema de retención infantil en nuestro coche, sino que hay que utilizarlo de forma correcta y esto requiere de una formación y de eso también me gustaría hablarles. La segunda, la información de los responsables de la seguridad de los menores. Nosotros hablamos de mantener esa tensión y ese pulso que tienen que tener los padres a la hora de pensar que, aunque vayamos aquí al lado, aunque el recorrido sea corto y aunque vaya a llevar a un amigo de mi hijo porque lo recojo del colegio, el peligro está ahí. La tercera, la investigación y el impulso de los estudios técnicos, que es uno de los puntos que también me gustaría hoy ponerles encima de la mesa. Y la cuarta, la realización de campañas divulgativas de concienciación para recordar esa necesidad de llevar siempre a los pequeños protegidos en el vehículo, así como en otras áreas de riesgo.

cve: DSCD-14CO-499

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 25

Como ven sus señorías, somos más de cuarenta instituciones que hemos respondido a esta necesidad de trabajar juntos y de forma coordinada —lo repetiré muchas veces a lo largo de esta comparecencia— y de tener compromisos comunes con los más pequeños.

Es obvio que la movilidad cada vez es más cambiante y tiene nuevos retos y a lo largo de las comparecencias ustedes habrán sido conocedores de ello. Para nosotros la base de nuestro trabajo es la investigación, el conocimiento y el análisis, unos resultados que además compartimos con otros socios internacionales con los que estamos ya trabajando, como puede ser Portugal, para tener una visión integral de cómo podemos recibir esa formación y ese conocimiento, pero a la vez cómo podemos ayudar a otros países a trabajar en esta área.

Ahora los problemas son globales, pero algunas cuestiones necesitan ser aplicadas y desarrolladas de forma específica, poniendo el foco en cuestiones que requieren estrategias, si me lo permiten, más hipodérmicas. Este es el caso de la seguridad infantil, que requiere una investigación más exhaustiva sobre sus causas y analizar la lesividad. Un niño no es un adulto chiquitito, requiere una investigación y una capacidad de análisis muy específico conforme a su crecimiento. También tenemos que trabajar en tratamientos o actuaciones y desarrollar acciones y herramientas para reducir las consecuencias.

Existe mucha literatura científica y no voy a pararme en lo que ustedes seguro conocen. Todos los resultados de las investigaciones tratan el comportamiento de riesgo, como, por ejemplo, el no uso de los sistemas de retención y protección, es decir, del cinturón de seguridad o del casco. Pero sí quiero detenerme en los sistemas de retención infantil. Todos tenemos en la retina esa campaña en la que se compara un siniestro de un niño que va a 50 kilómetros por hora dentro de un vehículo sin un sistema de retención y sufre un impacto con un solapamiento del 100 %, un impacto frontal contra un muro, por ejemplo, y se compara con la caída desde un tercer piso. Creo que todos tenemos grabada esa imagen y es un mensaje que ha calado. De hecho, ahora 9 de cada 10 niños que viajan en un vehículo lo realizan con un sistema de retención infantil que reduce hasta en un 75 % las lesiones mortales y hasta en un 90 % los daños graves, pero no es suficiente. Tenemos que trabajar en esa instalación correcta y en cómo se debe ampliar esa protección a otros modos de transporte, como pueden ser también los autocares, los taxis y los VTC, que también comentaré. En definitiva, llevar toda esa seguridad a todas las modalidades de transporte.

Obviamente, los niños son víctimas de los comportamientos imprudentes de los responsables. Por lo tanto, trabajar en la seguridad de los niños es trabajar en la percepción que tiene que tener del riesgo el responsable de la seguridad del niño en ese momento como, por ejemplo, distracciones, que también lo comentaban anteriormente, manipular el móvil, conducción imprudente e ingesta de alcohol y drogas. Sabemos que con estos factores hay probabilidad de que se sufra un siniestro. Por lo tanto, tenemos que trabajar también en la capacidad que tenemos como padres, y como responsables de la seguridad, de dar ejemplo a nuestros hijos. Si nosotros nos ponemos el cinturón de seguridad, nuestro hijo está viendo que su padre está haciendo algo que él también tiene que hacer.

La medida que ustedes están tomando de aumentar de 3 a 4 la retirada de puntos a los responsables que no hagan utilizar al pequeño un sistema de retención nos parece muy buena. En su redacción o en su propuesta se habla también de no hacer uso del sistema o hacer un uso inadecuado. La pregunta que nosotros nos planteamos desde Aesvi es la siguiente: ¿qué se entiende por un uso inadecuado? ¿Es no abrocharle, no abrocharle bien, que vaya mal sujeto o que se esté haciendo un mal uso de ese sistema? A través de la Alianza recibimos muchas consultas por parte de responsables a la hora de adquirir o instalar un sistema de retención infantil y vemos que todavía existe mucha falta de conocimiento. Obviamente, cuando compramos un sistema de retención en muchos casos requiere de un seguimiento de un manual, tener en cuenta qué vehículo es el que tenemos, etcétera. Por lo tanto, sabemos que no es un sistema fácil o intuitivo y tenemos que tener en cuenta otra serie de elementos como el vehículo que tenemos, las necesidades que tenemos para la silla, qué sistema de retención tenemos, etcétera. Y todo esto requiere que nos formen y que nos ayuden a conocer esto. Cuando vamos a comprar un sistema de retención para nuestros hijos necesitamos ese asesoramiento que nos va a dar el punto de venta. Cuando vamos a comprar una silla para nuestros hijos, nosotros siempre decimos que nos ayuden a instalarla y que vean cuáles son nuestras necesidades y si realmente nuestro vehículo está preparado para disponer de un sistema u otro, sin olvidar la comodidad de los pequeños, por supuesto. Por lo tanto, el compromiso de Aesvi es formar a formadores y a responsables. Por nuestras aulas han pasado más de 100 profesionales de la puericultura, pero nos parece todavía que no es suficiente. Esta capacitación debería ampliarse a otros sectores como, por ejemplo, el de los pediatras, los profesores y los propios policías,

cve: DSCD-14-CO-069

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 26

que muchas veces desconocen cómo gestionar, por ejemplo, un caso de un uso inadecuado. Incluso desde Aesvi propusimos a los profesionales de la venta de los sistemas de retención la obligatoriedad de habilitar algún tipo de capacitación profesional a la hora de que tuvieran unos conocimientos básicos sobre los sistemas de retención.

Además es una iniciativa que se presentó en el Congreso. Hay muchas iniciativas que se han presentado en este sentido en el Congreso, pero vemos que no se han llevado a la práctica. Por lo tanto, yo creo que también es importante que se tenga ese impulso o esa capacidad de trabajar todos de forma coordinada para sacar adelante proposiciones no de ley, porque creo que ustedes son conocedores de estas cuestiones y lo que hace falta quizás es ese empuje final para llevarlas a buen puerto.

Como decimos, la oportunidad es enorme para actualizar una normativa y creemos en Aesvi que tenemos que ser un poco ambiciosos y no dejar pasar esta ocasión de adaptarse más fielmente a una realidad cada vez más cambiante. Carlos Muñoz Repiso, que fue el primer director con el que yo tuve la oportunidad de trabajar, decía que la sociedad conduce como vive y es verdad porque ahora tenemos una sociedad que conduce de una forma diferente tras la pandemia o este pos-COVID que estamos teniendo ahora. Tenemos menos práctica. Hemos estado mucho tiempo sin conducir en algún caso y estamos viendo que ese periodo sin conducir ha hecho que tengamos vehículos con un peor mantenimiento y que la crisis también puede afectar. Un dato curioso. Entre los años 2010 y 2012 hicimos un estudio para ver cómo esa pequeña crisis que tuvimos en España, o no tan pequeña, afectaba a la seguridad infantil y vimos que en el año 2010 el 9,8% de los abuelos llevaban a los niños al colegio y que en el año 2012 ese porcentaje era casi el doble. ¿Y quién forma a nuestros abuelos para llevar a nuestros niños en el vehículo? Esta sociedad, que nos va reclamando y pidiendo unas nuevas formas de gobernar, también requiere una respuesta ágil por nuestra parte.

Otro de los aspectos que consideramos relevante es la formación. Una formación tiene un impacto a medio y largo plazo. Quizás no es tan inmediata a la hora de ver, por ejemplo, un permiso por puntos, etcétera, pero sí que estamos empezando a trabajar en la seguridad de los que van a ser los conductores del mañana. Hemos comentado ya la capacitación de los profesionales, pero también necesitamos tener una base de conocimiento para poder trabajar y eso también requiere investigación, por ejemplo, en cómo mejorar las infraestructuras urbanas. Tenemos que tener ciudades menos agresivas con los niños, tenemos que tener en cuenta a los más pequeños y tenemos que trabajar en los entornos escolares como, por ejemplo, el camino escolar, que seguro que viene impulsándose desde diferentes instituciones nacionales e internacionales, las paradas de autocar, el transporte escolar, los accesos protegidos a las zonas que utilizan los pequeños, la señalización, la reducción de la velocidad en los entornos frecuentados por niños y las bicicletas. En definitiva, ciudades amigables, sin riesgo y, sobre todo, que las corporaciones municipales, grandes o pequeñas, se tomen el riesgo infantil como una prioridad de primer nivel y que se trabaje a través de las estrategias locales.

¿Qué conclusiones podemos sacar? En primer lugar, tenemos más siniestros viales, pero las consecuencias son menores, lo que viene a demostrar que trabajar en este sentido tiene unos resultados positivos.

La renovación del parque también permite, por ejemplo, avanzar en la mejora de los niños con vehículos adaptados a sistemas de retención más modernos, por ejemplo el uso del sistema Isofix. También se hacía referencia antes a la antigüedad del parque y la antigüedad del parque es un *handicap* a la hora de utilizar los sistemas de retención más modernos. Por lo tanto, renovar el parque también mejora la seguridad de los más pequeños. O, por ejemplo, en otros países como Suecia se utilizan los sistemas alcoholock en el transporte escolar, unos sistemas que no permiten arrancar el vehículo si el conductor da positivo.

Para muchas familias comprar una silla infantil es un gasto muy importante y sobre ello me gustaría llamar su atención. Es un elemento que reduce o evita la muerte de nuestros niños cuando van dentro del vehículo y ya hemos demostrado cuáles son las estadísticas de su eficacia. Les hago a sus señorías la pregunta siguiente: ¿Por qué un sistema de retención infantil debe ser considerado un artículo de lujo? En Aesvi pensamos que estos sistemas de retención deberían tener un impuesto reducido. Hay países en Europa que ya lo tienen como Portugal, Reino Unido, donde se grava con un 5%, Chipre o Polonia con un 8% y Croacia con un 13%. Y esto es posible porque la Directiva Europea, en concreto la 77/388, incluye los sistemas de retención infantil en la categoría de productos esenciales, y en estos productos esenciales se permite la reducción del IVA. Creemos firmemente que reducir su coste animaría a incentivar su uso, se evitaría el préstamo de sillas y se evitaría la compra de sillas de segunda mano. Les anticipo

owe.DSCD-14CO-469

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 27

que —junto al director de formación, Josep María Vallés, que está aquí conmigo y se lo agradezco— estamos precisamente trabajando en un estudio ya que hemos comprado sillas de segunda mano y las vamos a someter a análisis para ver realmente qué pasa con este mercado no controlado de sillas de segunda mano porque, insisto, estamos hablando de la seguridad de los más pequeños.

En materia de movilidad y seguridad vial la década que ha terminado nos deja también algunas lecturas que nos marcarán los retos de los próximos años, incluyendo a niños y jóvenes. Los cambios de hábitos de una sociedad tienen su reflejo más claro en la manera de entender la movilidad, la manera de depender tecnológicamente de estos usos y los nuevos modos de desplazarnos. Fijense, un estudio realizado por el departamento de seguridad que dirijo del RACE en 2019 expuso que el 55 % de los peatones reconoce utilizar el WhatsApp mientras cruza una calle y un 31 % utiliza las redes sociales. Esto, como ustedes saben, se denomina el atropello tecnológico, el peatón tecnológico. El 11 % de los usuarios de bicicleta, sobre 2400 usuarios encuestados, reconoce utilizar el móvil mientras circula. Y si preguntamos a los demás si han visto a un ciclista utilizar el móvil, este porcentaje sube al 24 % y a un 50 % de los ciclistas utilizando auriculares. Estos hábitos los están adquiriendo nuestros niños también, nuestros menores. Por lo tanto, sí que es necesario trabajar ya desde más pequeños en estos hechos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir concluyendo, señor Lucas.

El señor **PRESIDENTE DE ALIANZA ESPAÑOLA POR LA SEGURIDAD VIAL INFANTIL, AESVI** (Lucas García): Perfecto, gracias.

No quiero dejar de comentar un hecho como es el uso del casco, solo una reflexión. Decimos siempre —y lo he comentado hace un momento— que el uso del cinturón por parte de los padres o responsables que llevan a los niños hace que los niños utilicen su sistema de retención, al tener esa referencia de los más mayores. Sin embargo, permitimos en nuestra legislación que los niños lleven el casco, que es la propuesta que está encima de la mesa, pero los mayores no. Un padre puede ir sin casco, el niño va sin casco y queremos trabajar ese ejemplo, cuando, en materia de seguridad vial, el casco está demostrado que es eficaz para reducir las lesiones.

Por último, la educación vial, un término que puede parecer demasiado general, con poca concreción, pero que resulta esencial para la creación, sobre todo, no solo de conocimiento, sino también de valores, los valores que al final conforman las propias sociedades. Hay que dotar de recursos, formar a los formadores, desde los municipios más pequeños hasta los de más tamaño. Digo mucho esto de los municipios porque parece que los municipios más pequeños no tienen esa capacidad de formación o esos recursos y es necesario también dotarles de estos recursos. Nos consta —y tenemos buena relación en este sentido con la Dirección General de Tráfico— que el Ministerio de Educación ya está trabajando en este tema, está preparando un real decreto para trabajar tanto en contenidos como en materias formativas y, así, tener en breve un texto que incluya la educación vial en los planes de estudio.

Por cuestión de tiempo se nos quedan muchas cosas por contar —espero tener la oportunidad de retomarlas en la segunda intervención— como el transporte público y la retención infantil. Pero les agradezco esta oportunidad que nos han ofrecido a los miembros de la alianza y a mí en su nombre —es un honor estar en su nombre— para poner este granito de arena en la mejora de la seguridad vial. Quedamos a su disposición, por supuesto, para mantener con sus señorías todos los encuentros y reuniones que consideren, siempre con el objetivo de trabajar por los más pequeños. Termino como he empezado, los más pequeños no pueden decidir por sí mismos, dependen de nosotros, nos necesitan para su protección y todos estamos obligados a trabajar en ello y para ellos. Ese es nuestro compromiso. Muchas gracias.

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

Vamos al turno de los grupos parlamentarios. En primer lugar, tiene la palabra la representante del Grupo Republicano, señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

En primer lugar, le felicito por su labor al frente de la asociación Aesvi y por todas las iniciativas que presentan y que, seguramente, van a continuar presentando.

Le voy a hacer solo tres preguntas y ya le anticipo que tendré que escuchar las respuestas después cuando lea su intervención, porque tengo una reunión ahora mismo. Nos ha comentado que cada vez hay más accidentes, pero que son menos lesivos. Quisiera que nos dijera a qué le parece que es debido, si

cve_DSCD-14-CO-069

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 28

quizás es debido, tal como ha comentado ahora, al uso de móviles y de redes sociales. Sobre educación vial, nosotros consideramos que la educación infantil también puede ser seguridad vial. Si educamos a los niños puede que les digan algo a sus abuelos si ven que hacen algo mal cuando los llevan a la escuela. Ha dicho que se ha dejado un asunto sobre el que le quiero preguntar, me refiero a los anclajes de tres puntos para los mayores de tres años en el transporte escolar, cómo lo ve y qué es lo que haría. Y ya para acabar, ¿han considerado incentivar a ayuntamientos para en estas zonas trabajar en caminos seguros para las escuelas, más en zonas rurales, como ha comentado, que es quizás donde se trabaja menos el tema de educación vial? Tal vez en esas zonas rurales es donde más se cometen errores o faltas graves como, por ejemplo, llevar a los niños a la escuela sin el cinturón de seguridad, probablemente porque no se van a encontrar a la policía, no porque piensen que no van a tener un accidente.

Le agradezco mucho su labor y ya le digo, voy a leer las respuestas más tarde.
Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX tiene la palabra el señor Fernández-Lomana.

El señor **FERNÁNDEZ-LOMANA GUTIÉRREZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, Antonio Javier Lucas, por su presencia y por la magnífica labor que están efectuando. A nuestro grupo parlamentario le preocupa tremendamente el aspecto infantil. Como usted bien ha dicho, pensamos que es el eslabón más débil de la cadena y, lógicamente, los que peores consecuencias pueden sufrir en un momento dado.

Voy a ser muy rápido. Le voy a decir algo que siempre me preocupa tremendamente. Estoy totalmente de acuerdo con muchos planteamientos que usted ha hecho como las sillas, los anclajes e incluso lo que ha comentado la compañera de hacer vías o canales seguros para que puedan transitar los chiquillos, sobre todo en las zonas rurales. Todo perfecto. Pero, se me ponen los pelos de punta cuando, a veces, voy al colegio a recoger a mi niña y veo a los padres que llegan en la moto, montan a los niños detrás, que apenas tienen sujeción y apenas se mantienen en la moto, con un pequeño casco y salen zumbando. Esto me parece de una irresponsabilidad tremenda. Yo sé que para ellos, a la velocidad y a las prisas con que nos movemos hoy en día en la ciudad, es muy práctico, ¿no? Llegar con la moto, coger al niño, montarlo y salir zumbando. Pero se me ponen los pelos de punta. Perdone que le haga esta pregunta porque igual es por desconocimiento. Entiendo que hay una edad mínima o que como mínimo los niños tienen que llegar con los pies a las estriberas, no lo sé, no lo he visto. Sí he visto todo tipo de modalidades, todo tipo de niños, todo tipo de motos y todo tipo de padres. Me parece una irresponsabilidad total. ¿Qué opina usted al respecto y qué podríamos hacer con este tema?

Me gustaría que desde el Gobierno de turno o las personas indicadas se subvencionara o se crearan ayudas para que gente con menos disponibilidad económica pudiera disponer de sillas para el coche y, sobre todo, sillas de calidad, porque está en riesgo, como usted bien ha dicho, la seguridad de los chiquillos.

Y, por último, las personas mayores. Lo tenemos claro, lo fácil es que el abuelo vaya a recoger al niño al colegio, porque es lo práctico, porque los padres van siempre a doscientos por hora. Lo que pasa es que los abuelos no tienen los mismos reflejos, no tienen las mismas capacidades y no tienen los mismos procesos cognitivos, esto todo el mundo lo sabemos y lo tenemos claro. ¿Usted es partidario de limitar, porque no me gusta utilizar la palabra prohibir? Tengo entendido también que —si me equivoco el presidente me corregirá— no hay límite de edad para conducir, mientras sigan pasando los permisos, pero los permisos son de aquella manera, todos sabemos los chanchullos que hay en los reconocimientos médicos. De hecho, a mi suegro hace poco le hemos quitado de conducir, tiene ochenta y nueve años y me parecía una auténtica locura porque era un peligro en la carretera. Entonces, no sé si hay que limitar o acondicionar este aspecto.

Estas son las tres cuestiones que le quería plantear.
Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Gamazo.

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

Señor Lucas, bienvenido a esta Comisión, le agradezco sus aportaciones porque, sin duda, van a contribuir a mejorar la prevención en la seguridad vial infantil y a mejorar la movilidad o por lo menos eso es lo que vamos a intentar los diputados que conformamos esta Comisión.

cve: DSCD-14CO-499

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 29

Parece que fue ayer, como bien ha dicho, pero ya hace más de cuatro años desde que se presentó aquí, tras su constitución, ese gran foro que usted representa, que es Aesvi, con más de cuarenta empresas e instituciones. Hoy ha aprovechado esta Comisión y queremos que esa sea una de las funciones, la de altavoz, en este caso de los más pequeños de nuestras casas, que poca representatividad tienen o pocas veces se les oye.

Ha dado datos y yo me he quedado con el dato de que tenemos más siniestros viales, pero, gracias a la mejora y uso de los sistemas de retención infantil, hay menos heridos y fallecidos, aunque todavía, como ha dicho, queda mucho por hacer.

Ha hablado de los cascos y me gustaría hacerle una pregunta al respecto. Como bien ha comentado, en estos momentos está en tramitación aquí en el Congreso la ley de tráfico; de hecho, hoy ha finalizado la ponencia, y próximamente, el jueves, se reunirá la sesión de la Comisión de Interior, que la dictaminará. En el proyecto de la ley de tráfico no venía nada relacionado con el uso del casco, pero vía enmienda se va a incorporar, si no cambia la situación de aquí al jueves, el uso obligatorio de los cascos para los vehículos de movilidad personal, ateniéndose a la reglamentación que se produzca en su momento. La pregunta que le quiero hacer es si usted cree que ese desarrollo reglamentario debe asimilarse al actual uso del casco por parte de ciclistas o si, por el contrario, el uso debería ser distinto.

Ha hecho referencia al trabajo que realizamos aquí en la Cámara, y efectivamente, aparte de la tarea legislativa realizamos numerosas proposiciones no de ley para instar al Gobierno a que realice modificaciones reglamentarias o impulse actuaciones que creemos pertinentes y necesarias. En este caso ha hablado de los sistemas *alcolock* y mi grupo, el Grupo Parlamentario Popular, es partidario de la instalación y utilización de estos dispositivos. Esta Comisión en la anterior legislatura ya aprobó una proposición no de ley en la que se instaba al Gobierno a que regulara en la ley de tráfico —en esta ley que estamos en estos momentos debatiendo— la inclusión de un precepto relativo a establecer la obligación de usar sistemas de bloqueo por parte de los conductores de los vehículos M2 y M3. Fue una proposición no de ley impulsada por el Grupo Parlamentario Socialista que salió por unanimidad, pero el Gobierno, curiosamente, se olvidó de incluirla en el proyecto de ley y vía enmienda esperamos que salga adelante. Respecto a los reconocimientos médicos anuales necesarios para todos los profesionales de la conducción en el transporte terrestre, entre los que se encuentra el transporte de los más pequeños, el transporte escolar, también en una proposición no de ley se instó al Gobierno —esa fue una proposición del Grupo Parlamentario Popular— a que se regularan y se estableciesen en esta ley de seguridad vial, que en aquel caso era todavía un anteproyecto. Vino el proyecto y tampoco estaba incluido; esperamos que vía enmienda se pueda incluir.

Le quiero realizar, porque no me queda tiempo, tres preguntas concretas. Hemos visto una nota de prensa de la Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil sobre el impulso del primer registro nacional de accidentes de tráfico con víctimas de menores. Me gustaría que nos detallase en qué va a consistir ese registro, cuál es su objetivo, si no debería ser un registro público creado por el Gobierno dentro de su organismo autónomo, si no debería incluirse en la actual ley en el título VI que regula el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico o si es un registro que no tiene nada que ver con la ley o tiene muy poca vinculación. La segunda pregunta es relativa a los sistemas de retención infantil y su uso tanto en los VTC como en los taxis. Si vamos al reglamento, nos encontramos que hay notorias diferencias y una incongruencia normativa porque según el vehículo que elijan los padres, los niños obligatoriamente irán con un sistema de retención infantil y en otros casos es potestativo. ¿Cree usted que debería modificarse ese reglamento y unificar el criterio en un sentido u otro, o siempre o nunca? Y otra pregunta que afecta a todos los usuarios de la red viaria y, en este caso, a los menores que van en los vehículos de sus padres. En el proyecto de ley de tráfico que el próximo jueves aprobaremos hay una propuesta del Gobierno en el sentido de eliminar la posibilidad de sobrepasar en 20 kilómetros/hora el límite en el momento más crítico de la conducción, que es en los adelantamientos a otros vehículos. ¿Conoce algún estudio científico que avale ese criterio de supresión? ¿Están más protegidos los usuarios, los menores que van con los padres que conducen, aunque ya le digo yo que, como padre, jamás adelantaría llevando a mi hija en el vehículo? ¿Es una medida acertada, con estudios que la sustenten? Porque nosotros no conocemos ninguno y, por eso, se lo queremos preguntar.

Hoy hemos colocado, gracias a su presencia, a los niños y a la seguridad vial infantil en el foco, utilizando esta Comisión y este Parlamento. Cogemos el testigo de Aesvi para continuar promoviendo iniciativas vía PNL y, sobre todo, vía legislativa para proteger muchísimo más a los menores en nuestra

cve: DSCD-14-CO-069

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 30

red variara, porque todos tenemos hijos, sobrinos o amigos de hijos, aunque no hace falta tener a un niño cercano para defenderlos y protegerlos.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, para concluir este trámite, tiene la palabra el señor Senderos.

El señor **SENDEROS ORAÁ**: Gracias, presidente.

Muchas gracias, señor Lucas, por su exposición. En nombre de mi grupo aprovecho para reconocer la gran labor que realiza el colectivo al que usted representa en pro de la seguridad infantil.

La Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030 nace con el objetivo de reducir en un 50 % el número de fallecidos y de heridos graves para todos los países de la Unión Europea. Por tanto, creemos que a esta estrategia, como ha dicho usted, le corresponde proteger a los más débiles y en ello han de concentrarse los mayores esfuerzos.

Antes de hacerle las preguntas respectivas que le iba a realizar, quiero decirle al Grupo Parlamentario Popular que a la ley que se está tramitando el grupo que sustenta al Gobierno también ha hecho enmiendas para mejorar el texto; por lo tanto, saldrá un texto mucho mejor y más reforzado. Y ahora voy a volver a las preguntas.

¿Cómo cree usted que se puede mejorar la estrategia para reducir los accidentes? ¿Qué puntos cree usted más importantes y relevantes en los que se debe incidir para reducir los accidentes? Proteger a los pequeños en sus desplazamientos es un objetivo que nos une a todos y a todas, ¿no cree usted que la concienciación a todos los niveles es fundamental? ¿Qué papel cree usted que juega la concienciación para proteger y evitar accidentes de niños y niñas? ¿Qué acciones son necesarias para seguir concienciando a la sociedad sobre la importancia de la seguridad infantil en el automóvil?

Por último, usted ha dado un dato bastante significativo, ha dicho que se han incrementado los accidentes en las zonas urbanas, y me gustaría saber cómo valora usted la propuesta de ciudades de 30 kilómetros/hora y si cree usted que puede ser una solución para reducir estos accidentes.

Muchas gracias.

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

Para concluir esta comparecencia, por tiempo de diez minutos tiene usted la palabra, señor Lucas.

El señor **PRESIDENTE DE ALIANZA ESPAÑOLA POR LA SEGURIDAD VIAL INFANTIL, AESVI** (Lucas García): En seguridad vial decimos que las prisas solo son buenas para los toreros que son muy malos; con lo cual, diez minutos para todo lo que me han preguntado... Pero haré ese esfuerzo.

La primera diputada ha preguntado cómo se ha conseguido reducir durante todos estos años el número de accidentes. Yo creo que es la suma de esfuerzos por parte de toda la sociedad a través de medidas que, como ustedes bien conocen, se han abordado desde el punto de vista de la ingeniería, de las infraestructuras, y de la normativa. Pero si me lo permiten, yo pondría el 7 de abril de 2004 como un punto de inflexión en la seguridad vial de este país. Ese fue el primer día en que nos pusieron desde Europa unos deberes, en el Día Mundial de la Salud. De repente, se crearon organismos que empezaban a tener su papel dentro de la seguridad vial en el Congreso de los Diputados, en la Fiscalía, el papel de las víctimas, el papel de los medios... Yo creo que ahí nos dimos realmente cuenta de que no podíamos seguir tolerando el número de fallecidos que teníamos por poder utilizar y disfrutar nuestro vehículo. Si ven las estadísticas hay picos, uno en el año 1989, luego van bajando y, de repente, en los años 2003 y 2004 hay una caída en talud que luego se convierte en la meseta de los últimos años, una pequeña meseta donde fluctúan diez fallecidos arriba, diez fallecidos abajo. En los estudios se pone en evidencia la relación que existe entre hablar de seguridad vial y la reducción de fallecidos, es una correlación perfecta; o sea, realmente hablar de seguridad vial salva vidas y se lo digo con conocimiento de causa porque es mi tesis doctoral. Durante este periodo de tiempo —y ustedes han sido testigos de primer nivel—, llevar esa seguridad a los telediarios, a los debates y a todas las áreas de la sociedad ha hecho que todos los ciudadanos sean conscientes de los riesgos que tienen determinados comportamientos. Esa labor que realizan los medios de comunicación es vital y ustedes son vitales a la hora de ser portavoces de todas esas medidas para que la gente sea consciente. La gente no se quiere matar en una carretera ni quiere poner en peligro a su hijo, muchas veces lo hace por desconocimiento. Desde que dejamos la etapa de la formación reglada en la autoescuela es muy complicado volver a tener conocimiento. Por lo tanto, ese nexa, ese punto de contacto que hay entre la investigación, los avances y la seguridad vial es

cve: DSCD-14CO-499

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 31

el medio de comunicación. Durante mucho tiempo se han hecho normas —les recuerdo que hay normas de seguridad vial desde hace muchos años—, pero si realmente ahora han funcionado es porque la sociedad ha sido consciente, primero, de estos retos y, segundo, de cómo llegar a ellos. El papel de las víctimas también es importante. Hay que trasladar qué hay detrás de una tragedia en un accidente de tráfico, que nunca pensamos que nos va a pasar a nosotros. Yo recuerdo a Jordi Jané que decía: La llamada de las dos de la mañana. Cuando te llaman a las dos de la mañana y alguien está de viaje rápidamente pensamos que ha pasado algo. Fíjense cómo tenemos en nuestro ADN el miedo a tener un accidente de tráfico.

Por lo tanto, yo creo que los medios de comunicación y dotar a los medios de comunicación de estos contenidos es vital para que la gente siga viendo que tenemos un problema. No quiero ser muy demagogo, pero he escuchado ya muchas veces que hay vacuna para el COVID, pero no hay vacuna para los accidentes de tráfico. Yo creo que la hay, que es el conocimiento. Porque cuando sabemos cómo utilizar un reglaje del reposacabezas y lo ponemos correctamente estaremos evitando el 95 % de los riesgos de lesiones cervicales. Por ejemplo, para que sean conscientes de que el cinturón de seguridad salva vidas, en el centro de formación del RACE ponemos a la gente boca abajo, para que vea que el cinturón es lo que le evita que caiga al techo del coche; así realmente la gente es consciente del uso que tiene el cinturón de seguridad. Por lo tanto, no acabamos de entender que uno de cada cuatro muertos en accidente de tráfico todavía sigue sin llevar el cinturón de seguridad. Deberíamos dotar de más conocimiento a los usuarios. No me enrolló mucho más con esta pregunta, pero es que me parece que ha sido una pregunta con la que vamos al análisis en profundidad de cómo podemos seguir avanzando en los próximos años en este tema.

En cuanto a la educación infantil en seguridad vial, por supuesto, ya he comentado que nos parece importante. Por ejemplo, si se está dando gimnasia, pueden ponerles a hacer con la bicicleta ejercicios y explicarles no solo lo bueno y lo saludable que es la bicicleta, sino hacerlo de forma correcta o incluso hacer alguna actividad en la propia comunidad escolar —por ejemplo, simulacros en el transporte escolar— para ayudar también a mejorar la seguridad. Por lo tanto, educación vial, por supuesto. Además, llevamos años de retraso frente a otros países. Eso nos va a dotar de niños mejor preparados y podremos afrontar cuestiones que también se han puesto encima de la mesa en esta Cámara como, por ejemplo, reducir la edad de inicio de la conducción acompañada. Si empezamos a trabajar ahora, ya podemos empezar a poner fecha de caducidad a este tipo de medidas que han sonado en los últimos años.

El anclaje de tres puntos en el transporte escolar. Esto es un tema que requeriría un poco más de tiempo. Pero ahora mismo nos encontramos con una norma que establece una antigüedad del transporte escolar en dieciséis años. Recientemente en la Comunidad Autónoma de Madrid se ha ampliado a dieciocho. Por lo tanto, con esta edad y teniendo en cuenta que en octubre de 2007 se introdujo la obligatoriedad de llevar sistemas de retención, que pueden ser cinturones de dos puntos o cinturones de tres puntos, nos encontramos que se pueden alquilar autocares sin cinturones, con cinturones de dos puntos y con cinturones de tres puntos. Pero no hay sillas homologadas para este tipo de transporte. Hay sistemas de retención para vehículos de turismo, los M1, porque las pruebas de homologación —tanto la R44, que ahora mismo es la que está funcionando, como la R129— están pensadas para turismo, no están pensadas para autocares. ¿Cuál es el objetivo que estamos trabajando desde Aesvi? Con esto creo que también aprovecho para responder alguna otra cuestión en este sentido. Estamos trabajando con la Dirección General de Tráfico, con el Ministerio de Industria y en Europa en el grupo de trabajo europeo —hablo desde la alianza, desde Aesvi— para poder acelerar un sistema que nos permita decir a los fabricantes de sillas infantiles que tenemos este tipo de butacas, tenemos este espacio y lo que queremos es buscar un sistema para que los autocares que tienen dos o tres puntos de anclaje puedan ir con los niños seguros. Porque hoy en día el artículo 117 de la normativa —que ustedes lo conocerán mejor que yo— establece, respecto a los niños que vayan dentro de un vehículo de transporte de más de nueve plazas, que los niños de tres o más años deberán utilizar sistemas de retención infantil homologados debidamente adaptados a su talla y a su peso. Cuando no se disponga de estos sistemas se utilizarán los cinturones de seguridad, siempre que sean adecuados a la talla y el peso. Pero podemos llevar a niños en un autocar que no tenga cinturones de seguridad. Y para los niños que tienen menos de tres años existe un vacío legal, en ningún sitio se establece cómo deben ir los niños menores de tres años. Por lo tanto, en esta normativa queda mucho margen para poder trabajar y para, sobre todo, dar soluciones, tanto en la norma como en la investigación. Así, el niño entenderá que cuando voy en el coche de papá voy con mi sistema de retención infantil, pero cuando me voy de excursión voy también seguro y protegido, porque evidentemente un sistema de retención reduce lesiones en caso de siniestro.

cre. DSCD-14-CO-069

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 32

¿Incentivar a los municipios pequeños? Por supuesto, pero quizás lo más importante, que no he dicho, es que nosotros somos una alianza sin ánimo de lucro, cuyos componentes lo hacemos por amor al arte. Yo estoy aquí en calidad de presidente de Aesvi, pero realmente mi puesto de trabajo es director de movilidad y seguridad vial del RACE y dirijo el centro de formación de seguridad vial de Naciones Unidas. Por tanto, sacamos parte de nuestro tiempo, conocimiento y esfuerzo para unirnos y trabajar en la mejora de la seguridad de los niños. Por lo tanto, todos los recursos que tenemos desde la alianza son los recursos que los propios miembros, involucrados en este compromiso, ponemos de nuestro bolsillo para poder desarrollar estas estrategias, estas investigaciones, estas formaciones, etcétera. ¿Nos gustaría hacer más cosas? Por supuesto. ¿Nos gustaría hacer más análisis, como por ejemplo el que estamos haciendo de segunda mano? Por supuesto. ¿Nos gustaría investigar más? Por supuesto. ¿El registro, que ahora comentaré? Por supuesto. Pero ahora mismo tenemos los recursos que tenemos y lo hacemos lo mejor que lo podemos hacer con los recursos que tenemos.

Contestando al representante de VOX, sí, hay un problema con el tema de la moto. La normativa lo dice muy claro: dependiendo de quién nos lleve al niño puede tener siete o doce años. Si es el padre o madre o responsable o tutor del niño puede ser desde los siete años y, si no, debe tener doce. El hecho de que el niño disponga de un casco homologado según sus necesidades, según su envergadura, etcétera, es fundamental. Pero no solo el casco, sino también la chaqueta, unos guantes, que realmente el niño esté protegido en el caso de que exista algún problema. Y sí, es cierto que deben tener el apoyo en los estribos para poder circular. Ahora mismo se permite hacerlo, es una opción de responsabilidad del padre y, si vamos a llevar a nuestro hijo, evidentemente deberíamos buscar el sistema o la moto que mejor se adapte a las necesidades del niño, que tenga un apoyo trasero, que sea un poquito más baja, etcétera. Pero es una opción que existe. Tampoco podemos criminalizar un sistema que ahora mismo para muchos padres es la única opción de poder llevar a los pequeños en zonas de mayor restricción de la movilidad. Obviamente, cuando tú estás llevando en una moto a un niño de ocho años lo más importante es la extrema precaución que deben tener esos conductores. Pero es posible y la edad la determina quién es el que lleva al niño en ese momento.

Comentaba la subvención para sillas de calidad, por supuesto. ¿Pero, por qué una subvención?, ¿por qué no podemos abordar el problema reduciendo el IVA, ya que la Comisión Europea nos lo permite? Es un sistema que salva vidas, es un sistema obligatorio y que para muchas familias supone un desembolso de entre 200, 300, 400 euros. Además, en un parque tan antiguo como el español tenemos que pensar también en dar otras soluciones que no pasen por que nos deje una vecina o una amiga una silla que tiene quince años cuyos plásticos han perdido propiedades o que no tenemos el manual porque se ha perdido, manual que nos permite instalarlo correctamente y lo hacemos un poco por intuición. Por lo tanto, yo creo que sí debemos ser ambiciosos a la hora de que una silla infantil sea un producto esencial, un producto de primera necesidad para aquellas familias que tienen que llevar a los niños. Además, es que vemos que en Portugal y en otros países de Europa ha funcionado. Por lo tanto, nos permiten este sistema por lo que, en mi opinión, podríamos mejorar estos sistemas de retención con unos nuevos, de calidad y realmente eficaces.

En cuanto a la tercera edad y el límite, ahora me quito la chaqueta de Aesvi y me pongo la del RACE. Nosotros pensamos que no debe haber un límite de edad en cuanto a la tercera edad. Ahora recuerdo a mi gran amigo Paco Costas que estuvo conduciendo incluso ambulancias de Cruz Roja con mucha edad y conducía perfectamente bien. También a nuestro presidente fallecido, Fernando Falcó, que era un gran amante de los vehículos. Yo creo que la limitación nos la debe dar la capacidad psicofísica del conductor y para eso existen unos centros de reconocimiento, como bien decía, que funcionan bien, a nosotros nos consta que funcionan bien. Otra cosa diferente sería si las pruebas que les hacen a los mayores deben ser las mismas que les hacen a los jóvenes; o sea, adaptar un tipo de pruebas más específicas para el grupo de edad. Es un debate que está encima de la mesa, nos consta que está encima de la mesa. En cualquier caso, si una persona ha obtenido ese «apto» de los centros en el reconocimiento médico, entendemos que esa persona puede conducir y hacerlo con todas las garantías. Hubo una iniciativa hace unos años de poner a los mayores algún tipo de distintivo, no sé si lo recuerda, en eso sí que no estamos de acuerdo. Yo creo que por el hecho de tener una edad nadie nos puede decir si tenemos más o menos aptitudes. Yo conozco gente con 60 años que está mucho peor que mi padre con 82, que conduce, yo voy con él y no tengo sensación de inseguridad. La prevención muchas veces se compensa con los años de experiencia. Una persona joven puede tener más capacidad para conducir, puede tener más reflejos, y esa inexperiencia hace que al final se ponga en la balanza y poder decir: yo conduzco más prudente, y la experiencia, al final, me avala esta forma de conducir. Por lo tanto, a su pregunta, nosotros no pensamos que haya que limitar por la edad, sino por la capacidad que tienen los propios conductores.

cve: DSCD-14CO-499

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 33

Al señor Gamazo, muchas gracias por recordar ese momento tan bonito que fue ver a todos los grupos parlamentarios firmando esa formación de la alianza en esta casa. La verdad es que fue un momento que nos animó mucho a poner en marcha iniciativas y acciones.

Ha comentado el uso del casco en las bicicletas. La respuesta a su pregunta es sí. Desde el ámbito de la seguridad vial, como persona que ha estudiado desde hace muchos años el tema de la seguridad vial, puedo decir que el casco salva vidas, el casco es un elemento de seguridad, y el casco debería ser obligatorio para todos aquellos usuarios, como sucede en los usuarios que van por carretera practicando el deporte de la bici. Deberíamos tener en cuenta que en una nueva movilidad donde la convivencia vial va a ser mucho más conflictiva y vamos a compartir más espacios, el casco es un elemento de seguridad, y es un elemento que debería implementarse en todos los sistemas de movilidad. Y hacía mención a los vehículos de movilidad personal, quiero entender que se refería también, por ejemplo, al patinete. Por ejemplo, la última ordenanza de movilidad sostenible que se ha firmado en Madrid así lo reconoce: que todos los menores de edad tengan que utilizar el casco. ¿Es una medida suficiente? No. ¿Pero es una medida gracias a la que un niño cuando lleve tres o cuatro años utilizando el casco luego lo va a seguir utilizando? Sí. Por ejemplo, ¿los *riders* tienen que utilizarlo? Sí. ¿Que tienen que llevar todos sus sistemas de visibilidad, como su chaleco reflectante, su casco cuando estén ejerciendo su desarrollo profesional en una bici y estén expuestos al riesgo? Sí. O sea, entendemos que esta medida, que se refiere a los más pequeños, podrá poner la base para que luego, independientemente de que sea obligatorio o no, yo lleve el casco porque me sentiré más protegido.

¿El Alcolock? Creo que es una buena medida. Creo que es una medida a implementar, por supuesto, sin criminalizar ningún tipo ni pensar *a priori* que el transporte escolar pueda ser más o menos peligroso, que no lo es, el transporte escolar es uno de los transportes más seguros, pero sí creo que el Alcolock puede ser un sistema que permitiría o ayudaría por lo menos a que nosotros como padres viéramos que van en un sistema no solo de retención sino también con todas las garantías.

El reconocimiento médico anual lo ha comentado. Es necesario el reconocimiento médico anual, por supuesto, para poder detectar también el estado, tanto de los vehículos como de los conductores.

En cuanto al registro nacional, el registro nacional parte de la necesidad de que no tenemos datos de los niños, la aplicación Arena nos da muy poquitos datos. Pensamos que para saber qué sistemas funcionan mejor a la hora de poder trabajar en la evolución no solo de los sistemas de retención, sino también de los vehículos, tenemos que saber qué pasa, tenemos que tener esa fotografía, tenemos que saber dónde iba el niño sentado, qué sistema de retención tenía, cómo era el vehículo, cómo fue el accidente, cuáles fueron las consecuencias. Pero no solo eso, sino cómo ha sido el tratamiento, cómo se ha sacado al niño —no sé si saben ustedes que a los niños nunca hay que sacarles de su silla en un accidente de tráfico, hay que sacarles con la silla o con los sistemas específicos que ya existen en el mercado para protegerles y que se muevan lo menos posible—; saber cómo se le ha llevado en la ambulancia, porque se puede dar el caso de que al niño se le traslade en la ambulancia sin un sistema de retención, o sea, sin sujetar el sistema de retención, sujetándolo dos personas. Entonces, tenemos que ver cuál es el sistema, cómo llega al hospital, cuál es el tratamiento y cuál es la evolución de ese tratamiento; solo así vamos a saber que esos niños han recibido todos los tratamientos. Y aprender, aprender con los médicos, con los pediatras, con los ingenieros. Solo hay un fabricante, que yo conozca, que es Volvo, que sí trabaja estos sistemas. Volvo sí que es capaz, cada vez que hay un accidente con uno de sus coches, de tener esa trazabilidad de qué ha sucedido y cómo mejorarla. Ese es el registro de accidentes. Estamos hablando con la Fiscalía...

El señor **PRESIDENTE**: Debe ir terminando.

El señor **PRESIDENTE DE ALIANZA ESPAÑOLA POR LA SEGURIDAD VIAL INFANTIL, AESVI** (Lucas García): Sí, estoy terminando.

Estamos hablando con la Fiscalía para poder tener, por supuesto de forma anónima y respetando toda la legislación en materia de datos, toda esa información para poder, de forma pública y de forma abierta a todos los investigadores, mejorar el conocimiento que tenemos para, cuando hay un accidente grave o mortal con un niño, saber qué ha pasado y cómo mejorarlo.

En cuanto a los SRI y los VTC y taxis, ahora mismo la norma solo habla del taxi; el taxi es el sistema de transporte público donde se permite que un menor de 1,35 no lleve un sistema de retención infantil en áreas urbanas, sí en áreas interurbanas. ¿Nos parece que es una medida que debería cambiar? Sí. ¿Nos parece que todos los niños que viajen en un vehículo tienen que llevar un sistema de retención? Sí. La casuística tampoco es tan elevada, la accidentalidad no es tan elevada, pero sí nos parece que a la hora de montar a un niño en

cve: DSCD-14-CO-089

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 499

28 de septiembre de 2021

Pág. 34

un vehículo, aunque sea un taxi, debería llevar un sistema de retención. En cuanto a los VTC, por ejemplo, la normativa no se refiere, no habla de los VTC. Se entiende y se interpreta que, como no se especifica que es un taxi, deben llevar estos sistemas. Pero se debería matizar mejor y ver además qué sistemas son los que se pueden alquilar, cómo se adaptan mejor a las necesidades de los niños y qué formación tiene el conductor del VTC para poder instalar esa silla, ya que en el fondo también es responsabilidad del conductor del VTC.

¿Eliminar los 20 kilómetros en adelantamientos? No estamos de acuerdo en eliminar los 20 kilómetros por hora. Hay estudios de la Universidad de Zaragoza, del Instituto de Ingeniería, del doctor ingeniero Juan José Alba López, donde se establece —y hablo de memoria— que quitar estos 20 kilómetros por hora en un adelantamiento podría suponer tres veces más de espacio y cuatro veces más de tiempo en una maniobra. Si lo que queremos es evitar el riesgo cuando estamos en el carril contrario, tres veces más de espacio y cuatro más de tiempo evidentemente no es un buen dato. Por lo tanto, a nosotros, y hablo desde RACE, porque esto en Aesvi no se ha abordado, desde RACE, nos parece que es una medida que se debería retirar. El estudio lo tienen a su disposición, yo creo que en Google si ponen Juan José Alba López y tal, existen además los datos y el cálculo numérico que él ha hecho.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Lucas, tiene que ir concluyendo, por favor, tenemos que terminar.

El señor **PRESIDENTE DE ALIANZA ESPAÑOLA POR LA SEGURIDAD VIAL INFANTIL, AESVI** (Lucas García): Y por finalizar, en cuanto a mejorar la estrategia, ¿cómo podemos mejorarla? Trabajando de forma coordinada, creando esos grupos de trabajo con objetivos claros, con metodologías y con sistemas.

¿Los puntos que considero más importantes? Investigación, formación, comunicación, divulgación, y todo eso encima de la mesa, pero sobre todo con un objetivo, y es el compromiso. Si todos trabajamos con ese compromiso, si todos tenemos la voluntad de conseguir realmente llegar a conocer qué pasa con los accidentes con los niños y las medidas que tenemos que poner en marcha, puede que no hablemos de 2030, pero se puede poner realmente un plazo, un corto plazo.

¿Acciones para concienciar? Yo creo que a un padre cuando se le muestra lo que puede pasar, yo que soy padre y tengo dos hijos, aunque ya un poco mayores, mi vida desde que nacieron hasta que se mueran estará girando en torno a su seguridad. Cuando eran pequeños en cómo iban en el coche y ahora que mi hija tiene carné de conducir, les puedo asegurar que yo he aprendido lo que es seguridad vial no solo con mi doctorado o con trabajar en la ONU, cuando mi hija sale con el coche yo espero despierto a que vuelva con el coche. Eso para mí es seguridad vial. Es decir, cómo yo puedo hacer que esta sensación que tengo de no saber qué puede pasar y cómo van a actuar en caso de que haya una emergencia, qué puedo hacer yo para que esto realmente se reduzca, esta sensación de angustia, eso para mí es seguridad vial. Aparte de investigaciones y demás, creo que esa sensación que tenemos todos es la base para mejorar y ver cómo podemos trabajar para que se reduzcan los siniestros.

Y por último, zonas urbanas, Ciudades 30, bueno, ya no sé si tengo mucho tiempo...

El señor **PRESIDENTE**: No, no tenemos tiempo. ¿Quiere decir la última cuestión, la última frase, despedirse?

El señor **PRESIDENTE DE ALIANZA ESPAÑOLA POR LA SEGURIDAD VIAL INFANTIL, AESVI** (Lucas García): Hay ciudades que están volviendo atrás en los 30 kilómetros por hora. Yo creo que una tabla rasa no es una buena fórmula, ya que existen ciudades donde las necesidades pueden ser diferentes; nosotros estamos a favor de la velocidad variable. En un hospital, por ejemplo, en un entorno escolar, lo mismo tiene que ser 20, pero una vía acondicionada de varios carriles, etcétera, lo mismo 30 kilómetros por hora no solo no aporta nada en seguridad vial, sino que incluso puede provocar más contaminación, más polución. Otra cosa diferente es que intentemos encontrar soluciones para esos nuevos vehículos que van a convivir, a eso sí que hay que buscarle una solución.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, señor Lucas, muchísimas gracias por su comparecencia.

Muchas gracias, señorías.

Se levanta la sesión.

En las dos y quince minutos de la tarde.



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

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 500

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JUAN JOSÉ MATARÍ SÁEZ

Sesión núm. 16

celebrada el jueves 7 de octubre de 2021

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Comparecencias con ocasión del programa de trabajo sobre la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030. Por acuerdo de la Comisión sobre Seguridad Vial:	
— Del señor presidente de UNO Logística (Aranda Manzano). (Número de expediente 219/000603)	2
— Del señor director técnico de la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica, Aedive (Del Río Hernández). (Número de expediente 219/000604)	9
— Del señor presidente del Foro de Nuevas Tecnologías en el Transporte, ITS España (De la Rica Castedo). (Número de expediente 219/000605)	17

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 2

Se abre la sesión a las once de la mañana.

COMPARENCIAS CON OCASIÓN DEL PROGRAMA DE TRABAJO SOBRE LA ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD VIAL 2021-2030. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL:

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE UNO LOGÍSTICA (ARANDA MANZANO).** (Número de expediente 219/000603).

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Vamos a iniciar una nueva sesión de la Comisión, en la que daremos la palabra y escucharemos a tres nuevas organizaciones, dentro del programa de trabajo que estamos desarrollando con ocasión de la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030. Les recuerdo, señores portavoces, que al finalizar la sesión tendremos una breve reunión de la Mesa y portavoces para fijar el orden del día de la siguiente reunión.

Recibimos, en primer lugar, a la organización empresarial UNO Logística, que agrupa a las empresas que diseñan, organizan, gestionan y controlan los procesos de una o varias fases de la cadena de suministros, entre otras muchas cosas. Su presidente es don Francisco Aranda Manzano —que es además vicepresidente de CEIM-CEO— y tiene la palabra por un tiempo de quince minutos. Muchas gracias por su asistencia. Cuando usted quiera.

El señor **PRESIDENTE DE UNO LOGÍSTICA** (Aranda Manzano): Buenos días, presidente y miembros de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados. Quisiera, en primer lugar, agradecerles a todos ustedes la invitación a comparecer en esta sesión para ofrecerles mi visión en calidad de presidente de UNO Logística a ustedes, que tan magnífica labor desarrollan en sus funciones en el Legislativo en lo que a la seguridad vial en España se refiere. Me parece un acierto que se apoyen ustedes para tal propósito en la sociedad civil, en este caso en la patronal española de logística y transporte, como voz de las empresas del sector al que represento. Nuestra organización representa los intereses de las empresas que forman parte de la cadena de suministro: operadores logísticos, empresas de paquetería, *courier* nacionales e internacionales, transporte, almacenaje, empaquetado final, carga aérea y movilidad urbana. Formamos parte de la CEOE y contamos con más de trescientas empresas asociadas que apuestan por una máxima principal en el desarrollo de su actividad, que es innovar para responder a una demanda creciente y cambiante, utilizando las nuevas tecnologías para poder ganar en eficiencia, para lo cual necesitamos un marco de seguridad jurídica y de competencia leal, es decir, que todas las empresas podamos trabajar bajo las mismas reglas.

Entre nuestros asociados se encuentran grandes empresas nacionales e internacionales que representan una elevada cuota de mercado, tanto en facturación como en volumen de envíos y en personal contratado. Junto a estas, también hay pequeñas y medianas empresas que surgen desde la especialización, aportando ventajas competitivas y rentabilizando nichos de mercado que surgen cada día en esta espectacular transformación de la demanda que estamos viviendo. Es un placer, por lo tanto, ofrecer mi visión como presidente de nuestra organización empresarial sobre los retos que tenemos por delante en materia de seguridad vial, uno de los aspectos estratégicos para nuestras compañías.

Permítanme que previamente contextualice mi intervención en el marco de esta espectacular transformación que está viviendo nuestro sector empresarial. Vivimos una realidad que está reinventándose muy rápidamente y, por ello, nuestras empresas lanzan casi cada día en abierto ideas, productos o servicios que están en fase de consolidarse para hacer frente a la nueva demanda surgida tras el COVID-19, situación ante la cual la seguridad de nuestros trabajadores siempre es un aspecto fundamental. El sector de la logística y el transporte, la cadena de suministro, es sinónimo de empleo y generación de riqueza. Como todos ustedes saben, ha sido esencial durante la pandemia y ha ayudado a poder superar un confinamiento que, sin la labor de nuestras empresas y trabajadores, hubiera sido aún mucho más duro. Es un sector que supone ya el 6% del PIB y que emplea a más de 950 000 personas, concretamente esta semana —según los datos oficiales del SEPE— el sector ya emplea a 954 635 trabajadores y ha creado en el último mes el 10,5% de los nuevos empleos, es decir, de los 70 000 nuevos afiliados, 6300 representan a nuestro sector.

Desde el punto de vista de la seguridad vial —un aspecto que venimos siguiendo con mucha atención—, nuestro sector se ha visto involucrado en el 16% de los accidentes que hubo en el año 2019, según los últimos datos publicados por la Dirección General de Tráfico. La seguridad vial es un elemento fundamental en las estrategias de nuestras empresas por motivos sociales, ya que se trata de la vida de las personas,

owe.DSCD-14CO-500

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 3

que sin duda es lo más importante; pero también se trata de un concepto empresarial, ya que la reducción de accidentes incide directamente en la mejora de la competitividad de nuestras empresas.

Tanto a nivel de operativa como de seguridad vial, diferenciamos en nuestro sector dos ámbitos de actuación en lo que se refiere al transporte vial. El primero es el transporte de larga distancia. Son desplazamientos que se corresponden con el llamado transporte pesado, generalmente en vehículos de gran tonelaje, que están sujetos al uso del tacógrafo, con lo cual tienen muy controlados los tiempos de conducción y descanso, midiéndose en todo momento la velocidad a la que circula el vehículo, etcétera. Y, por otro lado, tenemos la DUM, la distribución urbana de mercancías, la cual se corresponde con todos los desplazamientos urbanos e interurbanos entre municipios, para los cuales tenemos diferentes tipos de vehículos: furgonetas, motocicletas, bicis, patinetes, etcétera, y que tienen una convivencia mucho más próxima al día a día del resto de la sociedad porque desarrollan su labor en nuestros municipios, muy cerca de cada uno de nosotros.

Como se imaginarán, las acciones a acometer en materia de seguridad vial son muy distintas en cada una de estas tipologías de desplazamiento. Desde la patronal que presido vemos necesario en el área de las carreteras, de la larga distancia, que los conductores profesionales se sometan a un reconocimiento médico anual con el objetivo de que puedan asegurarse que se encuentran en las condiciones adecuadas para desarrollar su profesión. Asimismo, y con el fin de reducir los accidentes en carretera y evitar el consumo de alcohol y drogas, creemos conveniente que las empresas podamos someter a nuestros profesionales a controles aleatorios y que puedan introducir también el Alcoholock o dispositivo de bloqueo de arranque por alcohol. Para la seguridad de este tipo de transporte es fundamental contar con una buena red viaria y la puesta en marcha de áreas de estacionamiento o de descanso seguras y protegidas para camiones, así como la necesidad de modernizar el parque móvil financiando la sustitución de vehículos antiguos por otros más actuales que cuenten con mejores dispositivos de seguridad. Aquí ganamos todos. Estas peticiones las venimos haciendo ya al Ministerio de Transportes, y recientemente hemos visto cómo —por ejemplo, en la tormenta Filomena— es absolutamente imprescindible que se haga un esfuerzo en esta mejora de las infraestructuras para garantizar el descanso digno de nuestros transportistas y, por lo tanto, su seguridad.

La formación en seguridad vial, con los cursos de obtención y renovación del llamado CAP y la realización de campañas de concienciación dirigidas a los profesionales del sector, es otro de los factores en los que creemos que habría que profundizar. En ese sentido, me gustaría señalar la necesidad de poner en marcha mecanismos que permitan la recuperación de puntos con ocasión de la renovación del CAP. Al mismo tiempo, también me gustaría incorporar en su agenda de asuntos el déficit que tenemos de transportistas en España. Nos faltan en este momento entre 10 000 y 15 000 profesionales. Hemos solicitado al Ministerio de Transportes un plan de fomento de esta actividad que pase por financiar la formación —que, por cierto, puede llegar a costar hasta 6000 euros en España— y clarificar el proceso de obtención de los títulos habilitadores de esta profesión.

Con respecto a la distribución urbana de mercancías —que se ha puesto muy de moda, pues el auge del comercio electrónico ha exigido un aumento de esta actividad de forma muy rápida—, tiene mucho más impacto visual y social, pues todos vemos cómo los repartidores vienen día a día a nuestras casas o a los diferentes establecimientos comerciales que pueblan nuestros municipios. La irrupción del comercio electrónico en nuestras vidas es probablemente el factor de cambio más importante en las ciudades del futuro que debemos de construir entre todos. Nuestro modelo actual de ciudad no sirve, tenemos que construir otro mucho más flexible y dinámico y, en ese otro modelo, nuestro sector va a ser uno de los actores más importantes debido a que la labor que realizamos se ha convertido en absolutamente esencial e intensiva. El *e-commerce* creció el año pasado un 30 % y llegó a alcanzar incrementos del 50 % en los primeros meses de la pandemia, lo que ha hecho que el sector evolucione en solo seis meses lo que estaba previsto para los próximos cinco o seis años. Para que nos podamos hacer una idea, son 646 millones de envíos los que se entregaron el año pasado.

Si en el anterior punto —es decir, las carreteras— la seguridad vial posee una gran relevancia, en la distribución urbana de mercancías tiene aún más, pues el conductor está trabajando rodeado de muchos más peligros, ya que convive en el día a día de las ciudades con el resto del tráfico, peatones, bicicletas, patinetes, semáforos, regulaciones, pasos de peatones, carriles bici y un largo etcétera que seguramente todos conocen ya. Para mejorar la seguridad vial de la distribución urbana de mercancías venimos trabajando durante los últimos años para abordar diversas medidas y estamos en contacto permanente con la Dirección General de Tráfico, cuya labor es, a nuestro juicio, muy válida y me gustaría ponerla en valor. Como en el caso del transporte pesado, la renovación de flotas es un aspecto muy importante, pues los nuevos vehículos tienen medidas de seguridad de las que no disponían hace cinco o siete años. Por lo

cve: DSCD-14-CO-500

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 4

tanto, no solo por el tema medioambiental, del que tanto se habla y que tanto nos preocupa, sino que también por seguridad es muy importante financiar la renovación de la flota desde las administraciones públicas con políticas que aporten seguridad jurídica a aquellos que se tienen que gastar el dinero invirtiendo en nuevas flotas. Las administraciones públicas, a nuestro juicio, deben ser conscientes también de las particularidades de nuestro sector, del estrés que vive el repartidor y de los retos a los que se enfrenta cada día, por eso es importante que se fomente la utilización de nuevas tecnologías para avanzar hacia ciudades más flexibles y que se adapten a la nueva realidad.

En cuanto a las sugerencias o peticiones concretas que hacemos desde el sector, les voy a aportar varias de ellas. Por ejemplo, ¿se imaginan un carril que pueda utilizarse durante determinadas horas exclusivamente para la distribución urbana de mercancías, en función de densidad de tráfico, de hora, etcétera, etcétera, etcétera? Les recuerdo que esta actividad se realiza todos los días del año, de lunes a domingo, haga frío o calor, llueva o no llueva. Otra opción que ponemos encima de la mesa es que la distribución urbana de mercancías también se pueda realizar en algunos casos por las noches, utilizando tecnologías que en este momento permiten que no haya ruidos y, por lo tanto, estos vehículos podrían circular fuera de las horas punta de congestión del tráfico.

Otra medida es que las plazas de carga y descarga se puedan digitalizar y, por lo tanto, podamos medir primero si hay muchas o pocas en nuestras ciudades y, en segundo lugar, optimizar su uso para reducir todos esos vehículos de distribución urbana que vemos muchas veces en doble fila porque, o bien no hay una zona en la que descargar, o bien estaba llena cuando el conductor fue a dicha zona y ya no era viable.

Otra medida es desarrollar normativas y ordenanzas supramunicipales de carácter armonizado. Hemos tenido la oportunidad de reunirnos con muchos alcaldes de nuestros municipios y la creatividad a la hora de poner en marcha medidas no tiene límites. Sin embargo, eso no es eficiente para nuestro sector. Un mismo vehículo puede ser utilizado en rutas que afectan a varios municipios, pero se ve afectado por distintas normativas y restricciones de horarios. La consecuencia, si se armonizaran estas medidas, es que se facilitaría y permitiría realizar la operativa de reparto de la misma forma, independientemente del municipio en que se encuentre. Además, se reduciría el número de vehículos, ya que no se tendrían que segregar rutas según los condicionantes de cada municipio.

Otra de las medidas es crear un plan coordinado de establecimiento de puntos de suministro de combustibles menos contaminantes de acceso público. A nuestro juicio, se debería incrementar la infraestructura de recarga pública, especialmente en las rutas de reparto, para vehículos eléctricos y estaciones de suministro de gas natural, de forma que sean accesibles para los distintos operadores. De esta manera vamos a mejorar la accesibilidad y uso por parte de los distintos operadores, afectando lo menos posible al modo y tiempo de reparto por las desviaciones requeridas para la operación de recarga, lo cual incidirá positivamente en la seguridad vial.

Otra medida es la flexibilización de las restricciones en los horarios de entrega en áreas de protección oficial. El cambio de los hábitos de consumo implica una necesaria flexibilidad por parte de los operadores, cuya capacidad se ve muy mermada en estas áreas debido a la restricción horaria de la actividad. La consecuencia es que, al concentrar el volumen de operaciones en una sola franja muy estrecha, se produce una mayor concentración de vehículos en ese intervalo de tiempo y, por lo tanto, la posibilidad de que se produzcan accidentes crece de manera muy importante.

Otra de las medidas sería la identificación de vehículos que realizan distribución urbana de mercancías. No existe en este momento una acreditación que permita identificar las distintas tipologías de vehículos que participan en esta actividad empresarial. Las actuales tarjetas de transporte no abarcan todas las tipologías de vehículos y servicios. La consecuencia de la imposibilidad de poder identificar estos vehículos es que se impide el conocimiento real de cuántos y qué tipo de vehículos intervienen y a qué actividad principal se dedican, y todo ello afecta negativamente a la seguridad vial.

Estas medidas son algunas de las diez que recogemos en un decálogo de la distribución urbana de mercancías, que hemos elaborado y enviado a los principales ayuntamientos de España. Sabemos que las responsabilidades en esta materia son de los ayuntamientos directamente, pero que hubiera una cierta armonización favorecería nuestra actividad y, por lo tanto, la seguridad de nuestros trabajadores. Para nosotros las ciudades son un lugar de trabajo y no un lugar de ocio. Creo que deberíamos avanzar en esa línea hacia las llamadas *smart cities*, en las que todos podamos convivir mejor, porque nuestro sector avanza a pasos agigantados y suele ser habitual que la legislación vaya detrás de la tecnología y de las soluciones que podemos necesitar. Y les pongo un ejemplo que ya hemos tratado con el ministerio y del que no hemos obtenido todavía una respuesta. Actualmente los vehículos de distribución urbana de

owe.DSCD-14CO-500

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 5

mercancías de 2000 kilos de masa máxima autorizada o menos no necesitan tarjeta de transporte; por lo tanto, son muchas las empresas que los utilizan. Es bien conocido que nos encontramos en un proceso de transformación de la flota a vehículos eléctricos. Pues bien, no encontramos en el mercado furgonetas eléctricas de menos de 2000 kilos de masa máxima autorizada, pues el peso de las baterías hacen que estos vehículos tengan un peso inferior a los 2000 kilos, ya que pesan más con las baterías y, por lo tanto, requieren una tarjeta de transporte. Como se podrán imaginar, las empresas que actualmente no disponen de esa tarjeta y quieren electrificar su flota no pueden porque entonces se verían involucradas en un proceso de obtención de una tarjeta que se vuelve inviable.

Y el último punto para mejorar la seguridad vial, y no menos importante, es la formación y concienciación de los profesionales de nuestro sector. Con este objetivo, en UNO Logística impulsamos hace ya cuatro años una escuela de repartidores premium pionera en Europa, con un programa formativo que cuenta con el respaldo del Ministerio de Transportes, la Dirección General de Tráfico, PONS Seguridad Vial, y que cuenta con la colaboración de Mercedes-Benz. El objetivo de este programa es impulsar las capacidades de los conductores, permitir que puedan conocer el futuro de su profesión y las nuevas regulaciones, al mismo tiempo que adquieren nuevas habilidades operativas y comerciales necesarias, porque ya formamos parte del *marketing* del comercio. Les enseñamos desde aspectos de seguridad vial, planificación de rutas, *marketing* o atención al cliente. Creo que es importante que se ponga el foco en fomentar el uso de nuevas tecnologías porque son una palanca de planificación, y eso influye directamente en nuestra seguridad. Ya les adelanto que la mayoría de nuestras empresas trabajan con *big data* para predecir los comportamientos de los clientes. En distribución urbana de mercancías ya no es suficiente solo con saber conducir, sino que es necesario saber desarrollar una gestión eficiente, técnicas para la mejora de la calidad del servicio y la experiencia del cliente y el manejo de todo tipo de nuevas tecnologías para la movilidad. Además, dentro de este programa, a los alumnos les hacemos vivir situaciones que en la vida real serían fatídicas, como por ejemplo el uso de unas gafas que simulan el consumo de estupefacientes o alcohol y lo que supone para las capacidades de un conductor. También les ofrecemos prácticas de conducción eficiente con simuladores con una tecnología puntera y exclusiva con la que los repartidores optimizan la conducción en un entorno prácticamente real y de conducción en vehículos eléctricos de Mercedes-Benz, que colabora con nosotros. Aprovecho la ocasión, si me lo permiten, para invitarles a ustedes o al presidente de esta Comisión a inaugurar la próxima edición de nuestras escuelas de repartidores, que se celebrará en marzo del año 2022.

Finalmente, otro de los proyectos que también estamos impulsando para profesionalizar la labor del repartidor y hacer visibles la gran cantidad de capacidades que debe poseer es la realización de un proyecto europeo que hemos denominado Last Mile Delivery, en el que, junto con PONS Seguridad Vial y otros socios de otros países de Europa, estamos definiendo una formación profesional para conductores de última milla, de forma que sean unos estudios reglados y comunes a nivel europeo que profesionalicen y ayuden a tener conductores con las máximas competencias que demanda el sector y, dentro de ellas, la seguridad y la prevención de riesgos laborales. Es decir, somos un sector en profunda transformación para mejorar su competitividad y su seguridad. Eso nos está exigiendo un esfuerzo muy importante de inversión a todas las empresas, grandes, pequeñas y medianas. Por ello, si me lo permiten y tienen ustedes influencia en el Gobierno, que seguro que sí, les agradecería que le indicaran que no hay peor momento para incrementarnos la carga fiscal que ahora, porque estamos afrontando un cambio de época muy importante.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Aranda, por su intervención.

Vamos a pasar al turno de portavoces y, en primer lugar, tiene la palabra el señor Sánchez del Real, por el Grupo Parlamentario VOX.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: En primer lugar, muchísimas gracias por la síntesis que nos ha hecho de los problemas de todo un sector, en realidad, de dos sectores que conviven sobre las ruedas. Quiero darle en nombre del grupo parlamentario las gracias por el trabajo que hace este gigante invisible, el mundo de la logística, sin el cual nuestros alimentos, nuestros productos, no estarían en su momento en su sitio. Es un debate probablemente interesante el que usted ha marcado, y en parte estamos muy de acuerdo en que hay dos retos. Yo creo que podríamos sintetizarlo en el reto político y el reto tecnológico. El reto político nos preocupa y sabe que somos un grupo que defiende la unificación de la normativa, en la medida de lo posible, dentro del Estado. Hay un episodio reciente en el que lograr poner un megacamión en ruta requeriría que las propias compañías fueran educadoras de las propias administraciones locales,

cve: DSCD-14-0-500

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 6

que ni siquiera sabían cuáles eran las posibilidades o las limitaciones o sus propias responsabilidades, y había que hablar con veinte o treinta entidades distintas en función de la ruta para ponerlo en marcha. Nos parece que está bien la llamada que usted hace y nosotros la llamada la hacemos propia en el sentido también de entender que las ciudades tienen que ser entes abiertos no solo para los ciudadanos, que no pueden ser entes cerrados con limitaciones y desde luego, nos parece retrógrado determinados cierres de ciudades que se están planteando, que se han planteado y que ahora se replantean. Nos parece que las ciudades tienen que ser abiertas, especialmente en aquello que es esencial, como es la logística. Repito: el gigante silencioso, con muchos pequeños elementos, es el que permite que haya vida en las ciudades. Porque si cerramos las ciudades a los ciudadanos y cerramos las ciudades al reparto, pues difícilmente vamos a tener ciudades. Tendremos unos bonitos desiertos urbanos, como, de hecho, algunos experimentos en esta línea han logrado en algunos países del mundo. Ese reto creo que es esencial, y usted ha sido muy elegante en llamarlo creativities. A nosotros nos parece que se están produciendo verdaderas barbaridades, como que un camión, cuando sale por la mañana, tenga que pasar en este país —antes llamado España— por dieciséis normativas diferenciadas. Es evidente que eso es una lucha y que esta Comisión tiene que ayudar, y este Parlamento y sobre todo la clase política tenemos que ser capaces de evitar no esa creatividad, sino esa verdadera barbaridad que tenemos en este momento en algo tan esencial como es la alimentación a través de la distribución de productos.

También le digo que la priorización de este gigante silencioso es esencial, porque pareciera que ustedes no votaran. Porque cuando vino el COVID, durante los primeros días, en las primeros cuarenta y ocho horas de la pandemia, en cuanto se abrió el Registro, este grupo empezó a registrar iniciativas y propuestas para que, por ejemplo, los camioneros pudiera parar en ruta, porque a nadie se le había ocurrido que si cerrábamos todo, dejábamos tirados a los camioneros, que son los que nos traen de comer; o el día de Filomena, cuando las autoridades estaban muy preocupadas en ir a los lugares donde había muchos votantes, pero no se preocupaban de limpiar Mercamadrid, que era donde precisamente está la logística.

En cuanto al reto tecnológico, estamos muy en sintonía con ello. Hay algunos políticos —o alguna parte de la clase política— que les están exigiendo a ustedes cosas que la tecnología todavía no provee. Les ponen a ustedes limitaciones y exigencias, de repente nos volvemos todos muy verdes, pero la tecnología va a otro ritmo. Y lo que usted decía de la limitación de los camiones: si encima tienen que ser refrigerados, a temperatura controlada o con frigoríficos, como ocurre con el reparto de mercancías, sea para alimentación o para temas sanitario, es evidente que la tecnología ahora mismo no da. Así que se lo agradezco y le lanzo solamente una pregunta: ¿cuál cree usted que sería la ley o la norma que deberíamos tocar primero? Como si fuera una carta a los Reyes Magos, ¿dígame cuál es el regalo que de verdad necesitan, que deberíamos tocar con máxima prioridad para ayudarles en estos retos que ustedes tienen?

Le pido, por favor —está terminando mi tiempo—, que nos envíe el decálogo. Se lo agradeceremos, porque toda la información que nos envíen será bienvenida.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez del Real.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Gázquez Collado. Cuando quiera.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Muchas gracias, presidente, y muchas gracias por la intervención, que ha sido francamente interesante y constructiva.

Ayer navegué un poco para venir más informada y tengo que decirle que tiene que actualizar la página web, porque pone 800 000 empleos y usted acaba de decir que son 950 000. Fíjese, porque yo venía con esa cifra de 800 000 y son 950 000, es casi un millón de los veinte millones de empleados que tiene España en su sector. Es muchísimo, es una cifra altísima.

Con respecto a su intervención, y por llevarlo a lo que nos mueve aquí, que es la Estrategia Española de Seguridad Vial, quería preguntarle cómo lo podemos plasmar. Me voy a ceñir a su intervención respecto a los nuevos hábitos de consumo, las compras *online* y, sobre todo, el tema de la seguridad vial en la zona rural. Muchas veces, las ciudades lo pueden tener un poco más ordenado, pero las compras *online* se ciñen bastante a la zona rural, por motivos obvios, porque, evidentemente, no tienen centros comerciales ni calles alrededor llenas de comercios a los que puedan acudir. Es un tema importante porque son viales que están bastante abandonados y, en muchos casos, no tienen mantenimiento suficiente. Por lo tanto, desde su organización, ¿qué propuestas tienen exactamente para este tipo de reparto?

Siguiendo con su petición dentro de su decálogo, yo no sé si ustedes han propuesto algo para los fondos de recuperación y resiliencia, porque creo que varias de las propuestas de este decálogo podrían

ove: DSCD-14-CO-500

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 7

encajar y también, lógicamente, en nuestra propuesta de estrategia. Creo que la digitalización en varios aspectos que ha mencionado —en las plazas de carga y descarga digitalizadas, por ejemplo, o en la identificación de vehículos y servicio—, entraría dentro de esos fondos, y realmente, por lo que representa el sector, tanto en PIB como en trabajadores, merecerían estar ahí, así que les invito. Como saben, nosotros queríamos una agencia que lo supervisara; desde luego, tenemos clarísimos varios puntos estratégicos, pero entiendo que deberían estar ahí sin más tardar.

También tenemos que decirle que nosotros queremos —y lo hemos llevado en proposiciones no de ley, sin éxito por culpa de otros grupos de Gobierno— aumentar los puntos de suministro de recarga. Si realmente queremos y creemos en energías renovables y en su implantación en los vehículos, lógicamente, tendremos que dotarles de estructuras, y los fondos de recuperación serían buenos para ello. En este caso, y volviendo a la Estrategia Española de Seguridad Vial, nosotros, desde luego, apostamos por que el mantenimiento de las infraestructuras sea alto, y entendemos que tiene que estar recogido tanto aquí como, volvemos a lo mismo, en los fondos de recuperación, otra proposición no de ley que llevamos hace dos semanas y que también nos la echaron abajo.

El mantenimiento de las infraestructuras ahora mismo está muy relacionado con lo que usted ha dicho, con los accidentes, porque antes solo se hablaba de si el mantenimiento era deficitario o de si podía ser mejor, pero ahora mismo ya hay estudios que relacionan accidentes con siniestralidad y con mantenimiento de las infraestructuras. En ese sentido, me gustaría saber cómo lo podríamos reflejar en esta estrategia.

En su intervención, también ha sido muy interesante el nuevo modelo de ciudad porque, efectivamente, para ese tipo de actuaciones, entiendo que el urbanismo tiene que estar ligado a la seguridad vial con nuevos tipos de señalización vertical u horizontal o con otra distribución de la ciudad diferente. Todavía hay ciudades que están creciendo y, en ese sentido, estaremos encantados de cualquier aportación que nosotros podamos recoger.

Para acabar —con un poco de benevolencia del presidente—, dentro de los programas que ustedes desarrollan y que hemos visto que francamente son muy interesantes, el Logiverde, que he leído que es un programa de formación y difusión, ¿cómo podríamos reflejarlo en la estrategia? O los aspectos de la seguridad vial que tienen en la zona de mercancías. Todos estos temas en los que trabajan, de prevención de riesgos laborales, que tienen muy elaborados y muy desarrollados, ¿cómo podríamos reflejarlos en la estrategia?

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra la señora González Laso.

La señora **GONZÁLEZ LASO**: Gracias, señor presidente. Señorías, señor Aranda, buenos días.

En primer lugar, permítanme darle la bienvenida, en nombre del Grupo Socialista y en el mío propio, pues creo que resulta imprescindible escuchar la voz de un sector como el de la logística que, como usted ya dijo, es un gran generador de riqueza y empleo que representa el 6% del producto interior bruto y que, como acaba de recordarnos, aglutina a más de 950 000 personas trabajadoras y mueve más de 5 millones de toneladas al año.

Quiero agradecerle su presencia en la Comisión de Seguridad Vial y que nos dedique una parte de su tiempo para aportar sus opiniones y conocimiento en la elaboración a la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030. Gracias por sus propuestas, que hemos escuchado muy atentamente y de las que hemos tomado buena nota. Sé que la Organización Empresarial de Logística y Transporte, UNO, que usted representa en calidad de presidente, es consciente de la necesidad de colaborar con los actores legislativos en todas las normativas que afectan a su sector. Francamente, pocas habrá que incidan más de lleno en el entorno de la logística que la Estrategia de Seguridad Vial que queremos construir entre todos y que va a estar vigente durante, aproximadamente, una década. Por ello, necesitamos acertar en su redacción final; acertar para que sea útil al objetivo final que nos hemos marcado, que es reducir la tasa de mortalidad en un 50%.

Señor Aranda, aquí quiero centrar mis preguntas. Una de ellas es referida a los accidentes *in itinere*, pues un 18% de los accidentes de trabajo mortales son accidentes de tráfico y, de ellos, más del 70% son *in itinere*. Hay que señalar, además, que el sector servicios tiene la tasa más elevada de este tipo de accidentes. Seguramente, la gestión de los tiempos, las características y la urgencia de los envíos, el estrés y las prisas tendrán algo que ver. Por eso, le pregunto si cree usted que las empresas deberían redoblar aún más sus esfuerzos en la implantación de la cultura preventiva de seguridad vial, con especial atención a los accidentes *in itinere*. A su juicio, ¿cuáles cree que son las dificultades con las que se encuentran las empresas para poner en marcha una cultura preventiva en materia de seguridad vial?

cve: DSCD-14-00-500

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 8

Por último, quería preguntarle cómo valora usted la medida que permitió que fueran dos personas en cabina en los transportes desde el 20 de marzo del año pasado hasta el final de la pandemia.

Nada más y muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora González Laso.

Para concluir la comparecencia, tiene de nuevo la palabra el señor Aranda.

El señor **PRESIDENTE DE UNO LOGÍSTICA** (Aranda Manzano): Muchas gracias a todos por sus intervenciones.

Voy a responder ordenadamente, según han ido interviniendo ustedes. Efectivamente, para el Grupo Parlamentario VOX el cierre de las ciudades es una circunstancia bastante ridícula; ridícula y, además, ilegal. Hace creo que cinco años, la entonces alcaldesa de la ciudad de Madrid nos anunció un mes antes del Black Friday —nuestro mayor pico de actividad durante todo el año— que iba a cerrar el centro de la ciudad, el centro de Madrid; en concreto, la Gran Vía. Fuimos a hablar con ella y le indicamos que nos parecía una idea que no tenía ningún sentido, que Madrid no podía salir en los periódicos como la única ciudad del mundo sin comercio electrónico ese día, que nos parecía poco acertado para los habitantes, para los vecinos de esas zonas de Madrid y que, por lo menos, se repensara aplicar esa medida en otra fecha. Desgraciadamente, no fuimos capaces de convencerla y siguió adelante con esa medida. Tuvimos que denunciar esta medida en los juzgados. Afortunadamente, nos dieron medidas cautelarísimas e inmediatamente obtuvimos la respuesta de que eso no se podía hacer. Curiosamente, el juez dijo que de esa manera se rompía la unidad de mercado dentro de la ciudad; es decir, que se trataba de forma desigual a los vecinos de una ciudad en función de dónde vivían. Digo esto porque en algunas ciudades de España nos ha sucedido lo mismo; es decir, son los propios vecinos los que llaman al ayuntamiento indicándole que determinadas medidas coercitivas de cierre de calles provocan que no se puedan ofrecer servicios a esos ciudadanos, a esos vecinos. Por lo tanto, esto exige una solución un poquito más sofisticada que cerrar calles.

En este sentido, también me gustaría poner encima de la mesa que nosotros no tenemos nada que decir respecto a los carriles bici que hay en todas las ciudades de nuestro país —que están fenomenal y son maravillosos—, aunque a veces se trata no mucho más que de una raya amarilla que se pone en una acera y que no se sabe muy bien exactamente para qué es, aunque seguramente hay un recorrido de ciclistas enormemente importante. Nosotros nos dedicamos a trabajar en nuestras ciudades todos los días para ofrecer un servicio que nuestros vecinos nos piden, pero no contamos con esos carriles. Tal vez, en ese repensar la ciudad del futuro, tendríamos que planteamos —por qué no—, además de carriles bicicleta o carriles patines —todo esto que, seguramente, está fenomenal—, un carril para que podamos trabajar y podamos ofrecer nuestro servicio con menos tensión para nuestros trabajadores, teniendo en cuenta que, además, eso es un generador de riqueza y de empleo.

Respecto a la medida estrella que usted me solicita, ¡es que no sabría cuál decirle! Probablemente, la armonización de medidas. Ya sé que es muy complicado, porque las competencias son de los ayuntamientos, pero que hubiera un cierto marco general normativo en el cual se desarrollara cada una de las normas nos daría cierta seguridad jurídica a la hora de hacer inversiones. ¡Es que hoy en día una furgoneta eléctrica cuesta tres veces lo que una furgoneta de combustible tradicional! Es una inversión muy importante y cuando la tiene que hacer un autónomo se lo piensa un poco; y si, además, no tiene la seguridad jurídica de que eso va a continuar y que cuando cambie el ayuntamiento no van a optar por otro tipo de energías, ¡echa mucho para atrás al que tiene que hacer esa inversión!

La digitalización de las zonas de carga y descarga es algo relativamente sencillo. Todos nuestros trabajadores, todos nuestros repartidores llevan ya un aparato electrónico. Es relativamente sencillo, es una simple *app* y consiste simplemente en planificar el día anterior en qué horarios va a utilizar la zona de carga y descarga. Son medidas muy fáciles de poner en marcha, pero se necesita voluntad política.

Respecto a la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, en las propuestas de infraestructuras en el reparto al medio rural nosotros no diferenciamos entre medio rural o medio urbano. Nuestros clientes son todos iguales: los que viven en Madrid, los que viven en una gran ciudad, o los que viven en una ciudad pequeña o en una ciudad mediana; les damos servicio a todos ellos. Cuanto mejor estén las infraestructuras, mayor seguridad tendrán nuestros trabajadores. Creemos que ese mantenimiento de las infraestructuras debería estar implantado dentro de los Presupuestos Generales del Estado. Desde luego, no nos parece adecuado que nuestras empresas tengan también que cargar con el mantenimiento de esas vías.

Respecto a las infraestructuras de recarga, yo puedo afirmar que hay compañías que tienen vehículos eléctricos en sus garajes sin utilizar porque no hay infraestructuras, y, desgraciadamente, todos nuestros

cve: DSCD-14CO-500

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 9

repartidores no viven en un chalet donde puedan tener un recargador. Algunas empresas han tenido que hacer inversiones y, sin embargo, no pueden rentabilizarlas porque, insisto, no existe infraestructura de recarga.

Hemos planteado a los fondos europeos algunos proyectos que van en la línea de digitalización y de mejora de las energías hacia energías más verdes, pero todavía no tenemos ninguna respuesta. Esperemos que haya alguna que sea afirmativa y podamos utilizar esos recursos para lo que realmente dicen que son: una transformación estructural del modelo productivo.

Respecto a las indicaciones de la portavoz del Grupo Socialista, no puedo estar más de acuerdo. Lo fundamental es la cultura preventiva. Es decir, antes de que se produzcan los accidentes, antes de que se produzcan los problemas, lo importante es introducir esa cultura preventiva en las empresas y en los trabajadores —insisto— por dos motivos: en primer lugar, por lo más importante, que son las vidas; y en segundo lugar, porque es un elemento de competitividad. Nosotros estamos tan concienciados con este tema que somos uno de los sectores que tiene un Plan de Prevención de Riesgos Laborales; creo que vamos por la cuarta o quinta edición del Plan de Prevención de Riesgos Laborales.

Creemos que la Estrategia de Seguridad Vial es una herramienta fundamental para mejorar la seguridad y la salud de nuestros trabajadores, y nos parece muy bien la medida de que vayan dos personas en cabina, que se implantó —como usted muy bien ha comentado— hace algunos meses.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Aranda, por su comparecencia; tendremos, seguramente, ocasión de poder compartir otros momentos. Le reitero el agradecimiento de toda la Comisión por estar esta mañana con nosotros.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE DE UNO LOGÍSTICA** (Aranda Manzano): Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a suspender cinco minutos, señorías, para despedir al compareciente y recibir al próximo. (Pausa).

— DEL SEÑOR DIRECTOR TÉCNICO DE LA ASOCIACIÓN EMPRESARIAL PARA EL DESARROLLO E IMPULSO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA, AEDIVE (DEL RÍO HERNÁNDEZ). (Número de expediente 219/000604).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a reiniciar la sesión de la Comisión, aprovechando que el compareciente ha sido más que puntual. Así vamos ganando un poco de tiempo, que siempre andamos apresurados.

Aedive es la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica, una asociación creada en el año 2010 que forma parte de asociaciones nacionales e internacionales como referente en movilidad eléctrica. En su nombre, comparece don Rafael del Río Hernández, que es su director técnico desde el año 2016. Señor Del Río, cuando usted quiera.

El señor **DIRECTOR TÉCNICO DE LA ASOCIACIÓN EMPRESARIAL PARA EL DESARROLLO E IMPULSO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA, AEDIVE** (Del Río Hernández): Muchas gracias, señor presidente. Señorías, buenos días.

Como han dicho, mi nombre es Rafael del Río. En primer lugar, quiero agradecer la oportunidad que se nos ha dado de participar en esta Comisión. Soy director técnico de Aedive. Como igualmente se ha dicho, es una asociación de empresas que engloba toda la cadena de valor —desde las minas de litio hasta los usuarios— industrial, tecnológica y de servicios de la movilidad eléctrica en España y Portugal. En ella trabajamos con las administraciones públicas, la industria, las empresas, los profesionales y la sociedad en general. Promovemos el vehículo eléctrico y su ecosistema, intentando, sobre todo, derribar las barreras de desconocimiento en torno al sector. Colaboramos en el desarrollo normativo regulatorio, en programas, en planes de incentivos destinados a la electrificación, etcétera. Para ello ponemos a disposición de quien lo necesite —y aquí me ofrezco— el conocimiento tecnológico y de mercado que permita acelerar la llegada de la descarbonización.

Me voy a permitir, con su permiso, una licencia. Antes de entrar en la materia que nos ocupa, y estando de actualidad el precio de la electricidad, voy a rogarles que me permitan explicarles por qué la movilidad eléctrica es mucho más que movilidad sostenible. Es bien sabido que este tipo de transporte no emite gases cuando se mueve y con el *mix* energético actual, con cerca del 70 % de la electricidad libre de emisiones de

cve: DSCD-14-CO-500

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 10

dióxido de carbono, tiene unas ventajas evidentes. Igualmente, este porcentaje sube a medida que van ascendiendo los objetivos de plazo para generación con fuentes renovables. Sin embargo, hay una parte del vehículo eléctrico que es muy poco conocida, y es que puede interactuar con el sistema eléctrico, almacenando grandes cantidades de energía. Lo que hay dentro de la batería es electricidad almacenada, y lo que se consume en los hogares y las empresas es igualmente electricidad. La energía que no se usa para movilidad puede utilizarse para consumirse en el hogar o las empresas, sacándola de la batería. Estos la pueden devolver a nivel local, fomentando el autoconsumo, o incluso actuar como agentes del mercado, dentro de agregadores virtuales, facilitando la generación distribuida, la integración de renovables y permitiendo que baje el precio mayorista, que creo que es algo que nos preocupa a todos. Esto, dicho así, puede sonar un poco vacuo, así que vamos a ponerle números. La batería media de un coche de los que se venden ahora es de 45 kilovatios/hora. Según el JRC europeo, el ciudadano medio europeo hace 50 kilómetros; el vehículo eléctrico medio, en esos 50 kilómetros, gasta 8 kilovatios; quedan 37 sin usar. El consumo medio de un hogar en España son 12 kilovatios; por lo tanto, una batería cargada de noche a precio nocturno da de sobra para alimentar un hogar, además de para permitir la movilidad diaria.

Hoy, sin embargo, permitida la licencia —muchas gracias—, no he venido a hablar de bondades medioambientales y energéticas de la movilidad eléctrica, sino de su aportación al concepto de seguridad vial. A lo largo de toda la cadena de valor estamos inmersos en una revolución industrial, tecnológica y de servicios en la automoción y en la movilidad que está enfocada hacia un vehículo que será eléctrico, conectado, compartido y autónomo. Estos cuatro conceptos están estrechamente relacionados con el de la seguridad vial, tal y como pretendo trasladarles hoy. Comenzaré diciendo que el vehículo eléctrico pacifica al conductor. Circular a alta velocidad o con una conducción agresiva con acelerones y frenadas bruscas influye mucho más en el consumo que cuando se utiliza un vehículo convencional de combustión. Por lo tanto, en la mano del que está al volante queda tener más autonomía de la especificada —que no es muy difícil de conseguir— o tener mucho menos de la mitad —que también es fácil de conseguir si uno conduce de la manera que he dicho—. Exceder en carretera los límites de velocidad añade tiempo de carga, incluso puede hacer necesaria una parada adicional. Por lo tanto, en los viajes con eléctrico no se llega antes por correr más.

En la ciudad cobra importancia la frenada regenerativa, que es la que carga la batería cuando se suelta el pedal del acelerador, favoreciendo una reducción de velocidad más suave. Se disminuye así el uso de los frenos y se crea la tendencia a una conducción de anticipación, que es lo que siempre nos han dicho que favorece la seguridad vial. Las formas bruscas en el tráfico urbano llevan a tener que cargar con más frecuencia, y las aceleraciones exageradas perjudican a la batería. Finalmente, la sensación de eficiencia y silencio dentro del coche invitan a una conducción sosegada. Sin embargo, este mismo silencio podría ocasionar que, en situaciones de baja velocidad, el vehículo pasara desapercibido para peatones y ciclistas. Por ello, aunque la mayoría de los modelos lo llevan desde hace años, los coches nuevos que se venden desde julio de 2021 incorporan por norma un sistema de aviso acústico llamado AVAS, por sus siglas en inglés, que produce un ruido artificial cuando se circula a baja velocidad.

Hemos hablado sobre todo de coches, pero también son vehículos eléctricos muchas de las bicicletas compartidas y todos los patinetes que circulan por nuestras ciudades. Sobre todo estos últimos, al proceder de juguetes, han carecido de regulaciones que favorezcan la seguridad hasta tiempos relativamente recientes. Las autoridades locales con ordenanzas, los legisladores nacionales con leyes específicas como el Real Decreto 970/2020, y los trabajos exhaustivos —y de alta calidad, por cierto— de organismos como la DGT en este campo, están consiguiendo paliar la situación. Desde el punto de vista de especificaciones técnicas, en Aedive secretaríamos un comité técnico dentro de la Asociación Española de Normalización, UNE, y participamos como expertos con UNE en las reuniones que se hacen a nivel mundial en el Comité Electrotécnico Internacional —por cierto, nos han puesto una el día 12—. Ordenanzas, leyes nacionales y normalización se orientan en buena medida hacia la seguridad.

Hemos dicho que en el futuro los vehículos serán eléctricos, compartidos, conectados y autónomos. Con respecto a los compartidos, sus ventajas están en el ámbito de la sustitución de vehículos privados en la ciudad, consiguiendo que haya menos coches en la calle, disminuyendo la congestión y, con ello, la crispación que contribuye a generar situaciones de peligro. Lógicamente, el que su tracción sea eléctrica añade un plus y facilita que las entidades locales aprueben la existencia de este tipo de vehículos compartidos, porque elimina la contaminación en las zonas centro de las ciudades. Es importante decir que en este sentido Madrid, a lo largo de los años, desde hace bastante tiempo, se ha convertido en un ejemplo mundial de utilización de estos servicios. Como anécdota, puedo decir que llevo en la movilidad

owe.DSCD-14CO-500

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 11

eléctrica desde 2009, y ya en 2010, con Ruiz-Gallardón, empezamos a hablar de que de algún modo habría que pensar en restringir la circulación en el centro de la ciudad o en limitar los coches más contaminantes, entendiendo por supuesto que esto hay que hacerlo de una manera ordenada.

Todos estos vehículos están permanentemente conectados a sus respectivas bases, y los datos que suministran empiezan a utilizarse para ayudar a definir parámetros de circulación urbana. Son, por tanto, eléctricos, compartidos y empiezan a ser conectados. Ahora están conectados a sus bases; en un futuro, estarán conectados a la infraestructura viaria.

Finalmente, la conducción autónoma está más cerca de lo que parece y, de nuevo, la tracción eléctrica añadirá posibilidades para un ajuste más fino de los parámetros. No en vano la mayoría de los prototipos con niveles altos de autonomía son eléctricos.

Resumo mi intervención. Los vehículos eléctricos no solo representan una forma sostenible de moverse, sino que su interacción con el sistema eléctrico está llena de beneficios para el consumidor. Este es un término que debería tenerse en cuenta cuando se habla de neutralidad tecnológica; es algo que es fundamental en la ecuación. Respecto a la seguridad vial, sus características contribuyen a una conducción en la que prima la moderación de la velocidad y la anticipación, contribuyendo a la seguridad vial. Con el esfuerzo de todo el sector y de las administraciones, los vehículos eléctricos de movilidad personal están ganando en seguridad y están llamados a ocupar un papel importante en el transporte urbano. Las flotas compartidas, casi siempre eléctricas, ayudan a racionalizar los movimientos ciudadanos, reduciendo el uso del vehículo privado. La integración conectada de todos los sistemas de seguridad vial y los avances en conducción autónoma se ven favorecidos por la tracción eléctrica.

Muchas gracias por su atención y quedo a su disposición para cualquier pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Del Río.

Vamos a pasar al turno de portavoces. En primer lugar, tiene la palabra el representante del grupo VOX, el señor Sánchez del Real.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Muchísimas gracias.

Gracias por su síntesis de una posición que no deja de ser curiosa. Debo decirle que, en el caso de mi grupo —mi compañero diputado ahora se incorpora—, estamos enchufados. Sorprendentemente, creo pocos grupos parlamentarios le pueden decir que tienen representantes que son pioneros en ser usuarios de coche eléctrico en este Congreso. También le digo que puede ser un dolor de muelas llegar con el primer eléctrico enchufable a este Congreso y darte cuenta de que en este Congreso no se aplican las propias normas de tener plazas disponibles para eléctricos. Es complicado. Es realmente divertido hablar de coche eléctrico en esta sede, concretamente.

Evidentemente, nosotros entendemos el vehículo eléctrico como una oportunidad —de hecho, lo demostramos conduciéndolo—, pero creemos que también debe ser un elemento de libertad. No podemos dejar atrás a segmentos de la sociedad que desearían tener un eléctrico, porque tiene otras ventajas u otros atractivos, pero todavía están terminando de pagar la requetecuota de un diésel, porque difícilmente tienen mismo nivel de libertad que tenemos otros que sí hemos podido acceder, afortunadamente, a las ventajas del vehículo eléctrico, sean tecnológicas o sean esas oportunidades que se abren para fomentarlo. Entendemos que esa no discriminación es esencial. Es decir, siempre con libertad; que cada uno tenga libertad de elegir el tipo de vehículo y de desplazamiento que considere más adecuado a sus necesidades, a su situación familiar, a su situación profesional o incluso a sus ideas. Creo que las ideas se demuestran conduciendo, no solo andando.

El reto es, evidentemente, tecnológico y energético —es muy interesante esto que usted nos dice— y conlleva un tema de regulación. A mí no se me ponen los pelos de punta, pero imagínese como les puede poner a algunos más estatistas —que incluso plantean que la energía sea un bien gestionado directamente por el Estado— eso de que los españoles seamos libres en tener energía y encima nos la gastemos o la consumamos o nos la guardemos en nuestro coche o en nuestro *wallbox*. Pero le compro la solución. Tendremos que hacer que haya los mínimos obstáculos y una regulación razonable, sobre todo unida y nacional, como decíamos en la comparecencia anterior, para que no haya treinta y siete o cuarenta o ciento cincuenta regulaciones de dónde puedes o no acumular energía con tu propio vehículo.

Nos parece muy importante el tema de la creación de la energía. Nos parece que el *pool* eléctrico es fundamental. Esto no es solo una cuestión de vehículos, no es solamente una cuestión de seguridad vial, es una cuestión también del *pool* energético. Sabe que nosotros apostamos por una energía centralizada, potente, segura, como puede ser la energía nuclear, combinada con otras renovables. Creemos que ese

cve: DSCD-14-CO-500

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 12

pool es esencial, porque solamente teniendo eso podemos ir a la segunda fase, que es una distribución razonable para que la energía eléctrica esté disponible para los vehículos.

Nos parece muy importante el tema de la reutilización de la red de vehículos, esta desagregación que puede funcionar de forma agregada. También creemos que este país tiene que apostar —se lo digo, siendo diputado por Badajoz, por el tema de las minas— por los componentes esenciales. Este país puede tener una oportunidad fundamental en el desarrollo de las tecnologías para las baterías del coche eléctrico, y parece que algunos le ponen barreras.

En definitiva, no solo creemos y apostamos por el vehículo eléctrico y por la libertad de tener ese u otro, sino que creemos que la parte energética es fundamental —y en eso estamos trabajando—, como también lo es la seguridad, en la que asimismo hay que trabajar. Como usted ha dicho muy bien, conducir un eléctrico también ayuda a ser más seguro en carretera.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez del Real.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Gago.

El señor **GAGO BUGARÍN**: Muchas gracias. Muy buenos días, señor Del Río.

En primer lugar, le agradezco, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, su intervención y, de una manera singular, el papel que Aedive, juega en el proceso de descarbonización dentro del transporte, especialmente del urbano y del rodado, de nuestro país. Quiero decirle también, como portavoz de cambio climático, que nuestro Grupo Parlamentario está en absoluta sintonía con Aedive desde el punto de vista del necesario desarrollo e implementación del vehículo eléctrico en nuestro país para lograr ese objetivo de neutralidad climática en el año 2050.

También quiero trasladarle nuestra preocupación por la ausencia, quizá, de un compromiso real por parte de los fondos Next Generation para ayudar a la implementación real del vehículo eléctrico en nuestro país, más allá de la colaboración y la coordinación para la puesta en marcha de fábricas de baterías. Nos preocupa la industria auxiliar, nos preocupa que tengamos un sector industrial clave, como es el de la automoción, que necesita ayudas para generar esa transformación. Tenemos, además, buenos ejemplos en nuestro país, porque la primera industria, por ejemplo, de motos eléctricas de Europa está en España. Por lo tanto, sabemos cuál es el camino, tenemos el *know how*, tenemos los profesionales para adaptar esa transición hacia un modelo eléctrico. Vemos plantas, como por ejemplo Stellantis en Vigo, que ya tienen garantizadas varias líneas de fabricación de automoción eléctrica en nuestra ciudad. Sin embargo, vemos cómo el grupo Stellantis, en este caso, que es el que tiene una mayor línea de producción anual, está fuera de cualquier flujo económico por parte de los fondos Next Generation para ayudar no solo a la fábrica principal, sino a toda la industria auxiliar a esa transformación. Nuestro grupo parlamentario le traslada esta preocupación que creo honestamente que no es menor.

Por otra parte, le quiero trasladar nuestra preocupación por la falta de eficacia que tiene el Plan Moves a la hora de ayudar a implementar el vehículo eléctrico. Tenemos razones por las que creemos que el Plan Moves no funciona. La realidad es que tan solo el 2% de los vehículos nuevos que se matriculan en el año 2021 en nuestro país, o al menos en el año 2020, son eléctricos. No creemos que sea por una falta de voluntad del usuario, del consumidor, porque casi hemos conseguido equiparar el coste unitario de un vehículo eléctrico, con las ayudas autonómicas y las ayudas estatales, a lo que podría suponer el coste de un vehículo de combustión. Estamos cerca de alcanzar ese equilibrio. Sobre esto hay diferentes teorías; yo hablo de casos reales, porque así es demostrable. La cuestión es que está claro que tenemos un problema con la infraestructura de recarga en nuestro país; usted lo ha dicho sucintamente en su intervención. Nosotros vemos que no hay una dirección bien definida sobre cómo implementar de una manera eficaz un verdadero mapa de infraestructuras de puntos de recarga en nuestro país. Hoy por hoy es imposible, ya no solo en la sede de la soberanía nacional —el Poder Legislativo no está adaptado a las realidades del vehículo eléctrico, como aquí se ha expuesto—, sino, por ejemplo, hacer un desplazamiento entre Córdoba y Soria o entre dos puntos del interior. Es materialmente imposible en estos momentos desarrollar ningún tipo de movilidad eléctrica. Por lo tanto, me gustaría saber su opinión sobre la dirección que estamos llevando en materia de instalación de puntos de recarga y si tiene algún análisis o coincide conmigo sobre por qué el Plan Moves no está dando los frutos esperados.

Por otra parte —ya que estamos en la Comisión de Seguridad Vial—, tenemos un problema con el envejecimiento del parque automovilístico español y ahora mismo carecemos de un plan para ayudar a la

cve: DSCD-14-CO-500

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 13

renovación más allá del Plan Moves. Nosotros, creemos que es crucial no sólo para la industria, sino para garantizar la seguridad vial.

Usted hablaba de los patinetes. Yo creo que las medidas que exigen aumentar la seguridad personal en la utilización del patinete eléctrico son buenas. También le quería trasladar una preocupación. Quizás la única adversidad que puede tener el vehículo eléctrico es la falta de sonoridad, especialmente en los entornos urbanos. Quería saber si ustedes están valorando alguna aplicación sonora o algún método que permita al viandante o al usuario peatonal tener una mayor percepción de que hay un vehículo que no genera sonoridad que se está moviendo, sobre todo —ya digo— en términos de poca velocidad. No es un tema sencillo, pero yo creo que hay que abordarlo en esta Comisión, porque es la Comisión pertinente para garantizar la seguridad vial.

Luego, quiero saber su opinión con relación a la implementación de zonas de bajas emisiones y a la implementación del vehículo eléctrico en los entornos y cascos urbanos de las ciudades, pues esto ha de caminar hacia su ampliación. Nosotros estamos de acuerdo en que es necesario limitar tanto la velocidad como el número de desplazamientos rodados que pueda haber en los centros urbanos de las ciudades, donde suele haber calles más estrechas, mayor movimiento peatonal y mayor concentración de partículas nocivas para la salud.

Nada más. Muchas gracias. Esperamos sus respuestas.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Durán.

El señor **DURÁN PERALTA**: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, quiero agradecerle su intervención y su comparecencia hoy aquí con nosotros. La asociación empresarial que usted representa desempeña un papel fundamental en el impulso de la movilidad eléctrica, una movilidad en la que el Grupo Parlamentario Socialista cree que hay que seguir avanzando. Tenemos que hacerlo por muchos motivos; usted lo ha explicado perfectamente. Uno de los más importantes para nosotros es evitar las emisiones de efecto invernadero que produce el sector de transportes y que representan una de las grandes causas de contaminación en nuestro país. Por lo tanto, en nuestro grupo entendemos que apostar por el coche eléctrico es apostar por tener un aire más limpio y, en definitiva, por la salud de los españoles y las españolas.

Y en esa apuesta creemos que el sector privado es fundamental. Tenemos que trabajar, o así lo entendemos, el sector público y el sector privado conjuntamente. Por eso, entre lo impulsado por el Consejo de Ministros, con la aprobación en julio de 2021 de los proyectos estratégicos para la recuperación y la transformación económica, quiero resaltar el proyecto dedicado al coche eléctrico y conectado, que apuesta por esa colaboración público-privada. Está centrado en el fortalecimiento de la cadena de valor de la industria de la automoción española, que entendemos que es un sector estratégico para nuestro país, con el objetivo de crear en España el ecosistema necesario para el desarrollo y la fabricación de vehículos eléctricos y conectados en red y de convertir a España en una referencia europea de la electromovilidad. El desarrollo de estos proyectos tiene una inversión total de 24 000 millones de euros entre 2021 y 2023, más de 4000 millones en el sector público y 19 700 millones en el sector privado, además de la apuesta que hace el Gobierno por las ayudas directas para adquirir vehículos eléctricos o híbridos, que, como bien se ha citado, es el conocido Plan Moves; por sus resultados estamos viendo que es una ayuda, una aportación que hace el sector público para que se puedan adquirir estos vehículos. Por lo tanto, creo que el Gobierno ha demostrado su apuesta por el coche eléctrico. Queremos manifestar nuestra voluntad de seguir apostando por la movilidad eléctrica y no contaminante.

También quería preguntarle cómo valoraría la adaptación que están teniendo las ciudades a los coches eléctricos. Ha hecho una breve referencia ello, pero queremos saber cómo cree que se está avanzando, si se está avanzando a buen ritmo, si estamos yendo lentos o si tendríamos que ir un poquito más rápido.

También ha hecho referencia a los patinetes eléctricos en su intervención, y queremos saber las propuestas que usted cree que podríamos fortalecer para mejorar la seguridad vial de los patinetes eléctricos y la evolución que usted estima que podrían tener en el futuro.

Sin más, muchas gracias por su comparecencia.

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

A continuación, para contestar y para añadir lo que considere oportuno, tiene de nuevo la palabra el señor Del Río. Cuando usted quiera.

cve: DSCD-14-CO-500

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 14

El señor **DIRECTOR TÉCNICO DE LA ASOCIACIÓN EMPRESARIAL PARA EL DESARROLLO E IMPULSO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA, AEDIVE** (Del Río Hernández): En primer lugar, me disculpo porque es la primera vez que asisto y no he tomado notas de la intervención del Grupo VOX.

Contestando también a otras preguntas que se han hecho, en Aedive coincidimos con el mensaje de que tenemos que renovar la flota. Tenemos que renovar la flota. Nuestro libro es eléctrico. Decimos: mejor que sea eléctrico porque lo va a tener usted a largo plazo funcionando bastante mejor. Yo sé que si ustedes conducen vehículo eléctrico, habrán visto sus ventajas. Si lo que se analiza en el momento de comprar un coche eléctrico es toda la vida del coche, los gastos que se van a producir a lo largo de la vida del coche —con esta última subida de electricidad tengo que recalcularlo—, estamos cerca ya de los 2 euros a los 100 kilómetros, lo cual es bastante difícil de conseguir en otro sitio. Yo tengo coches eléctricos, dos, y de vez en cuando paso las revisiones, y alguna revisión ha sido más, pero en general son mucho más baratas que las que he tenido antes. Lo que quiero decir es que la operación general del vehículo eléctrico es más barata.

Por supuesto, coincido con ustedes en que tenemos que solucionar la cuestión de infraestructuras. Yo he aparcado en Sevilla y no llevaba el teléfono en el que llevo la aplicación de los parkings, con lo cual no me he puesto en uno de los sitios de eléctricos, pero hay muchos. Soy muy consciente de que nos hace falta interoperabilidad y que debería existir una única aplicación que funcionara para todos. No es así, es cierto. Hay razones estratégicas en las empresas por tratar de aparecer como el líder y eso evita que se produzca la interoperabilidad, pero sitios hay más de los que parece.

Hay un elemento en el que, ya que estamos en un centro legislativo, ustedes pueden ayudar de una manera muy considerable. En este momento hay del orden de dos mil puntos de carga rápida en España, repito, dos mil. No lo he hecho, pero estoy seguro de que viajar de un punto a otro en este momento es posible. Yo normalmente viajo en eléctrico. Los últimos viajes los he hecho con un coche que no es precisamente el que más autonomía tiene, tiene unos 300 kilómetros —yo le saco algo más—, pero he podido viajar sin problemas. De Madrid a Bilbao he podido escoger donde cargaba, en un sitio o en otro sin problemas. Les invito a ustedes a que entren en una aplicación que existe que se llama Electromaps, en la que se marcan todos los puntos de carga que hay, y verán que es difícil encontrar un camino donde con un vehículo eléctrico, incluso de los que menos autonomía tienen ahora, que es de 300 kilómetros, no se pueda viajar. He de reconocer que con los míos, el más moderno es de 2013 y el más antiguo de 2009 —cosa que también se puede apuntar por aquello de que las baterías se mueren; bien, pues, en un coche con once años no se ha muerto la batería—, no puedo viajar, son para uso urbano, pero con los coches actuales, los que se están vendiendo, se puede viajar. Si me he dejado algo, por favor, adelante. Me satisface muchísimo ver que todos los grupos están de acuerdo con lanzar esto. Creo que es algo estupendo.

Hay algo, acabando con lo que decía antes, en lo que sí que es necesario avanzar muchísimo: montar un punto de recarga rápida en este momento cuesta de uno a dos años, es más o menos la media. Hay 2000 puntos aproximadamente de carga rápida montados y otros 2000 de los cuales muchos están montados con todo, pero pendientes de diferentes trámites. Por ponerles uno de los más originales que hay: si uno monta un punto de carga en una gasolinera que esté al lado de una autopista, hay que mandar un informe firmado por un ingeniero diciendo que el tráfico de la autopista no se va a alterar por montar el punto de carga, y si uno no manda eso, no se puede montar el punto. Es cierto también, como ustedes han apuntado, que muchas veces el tener diecisiete autonomías y dos mil y pico municipios es un problema. Yo entiendo al técnico del municipio que hace mucho que está trabajando con sistemas eléctricos y que seguramente está acostumbrado a ver cosas. A ese técnico, cuando se da cuenta que tiene que dar permiso para montar una cosa que suelta 900 voltios de corriente continua —con eso solo da un calambre— y que además lo tiene que usar todo el público, cada vez que le llega el papel arriba lo vuelve a poner abajo.

En un estudio suministrado por una de las distribuidoras, la ciudad que más rápido contesta cuando se le pregunta por un punto de carga eléctrico tarda 54 días y la ciudad que más tarda en contestar tarda 485 días; esto, hace unos meses, porque siguen pasando los meses y esa ciudad sigue sin contestar. Lo que quiero decir es que montar un punto de carga, además de ser una máquina de perder dinero ahora mismo, tiene tal cantidad de trámites locales, nacionales y autonómicos que hasta el día en el que por fin tengamos, como hemos pedido desde la asociación y desde otras, una ventanilla única a la que podamos acercarnos cada vez que haya un punto de carga y tener representaciones de todo el mundo, va a ser difícil que la infraestructura progrese de una manera más rápida.

En cuanto a las fábricas españolas, yo por mi trayectoria he vivido treinta años metido en los coches, es decir, soy persona de coches mucho más que persona de la movilidad eléctrica, aunque lleve en ello

cve: DSCD-14-CO-500

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 15

desde 2009. Nuestras fábricas exportan el 85 % de lo que producen. Lo que nosotros hagamos en España respecto a normativa de vehículo eléctrico, afecta a alrededor de un 15 %. Esto quiere decir que la mayor parte de lo que tenemos que hacer, al no tener los centros de decisión en España, es tratar de conseguir que toda esa serie de fábricas que están fuera o toda esa serie de empresas que están fuera tomen la decisión de construir en España, y aquí retomo algo de lo que sí que ha dicho el grupo VOX. En España, hay una mina de litio que no se abre y que podría facilitar extraordinariamente, repito, extraordinariamente el montaje de una fábrica de baterías en Extremadura. Es cierto que está cerca de una ciudad como Cáceres. Por tanto, que se pongan todas las limitaciones que se quieran, pero esa fábrica es esencial, porque cubriría un porcentaje muy importante de todas las necesidades de litio de las baterías de coches que se fabrican en Europa. Póngase todo lo que haga falta, remunérese a los vecinos de Cáceres, hágase lo que haga falta para que eso funcione. Hay otra posible mina en Ciudad Real, que es de tierras raras. Esa mina de tierras raras, curiosamente —porque son tremendamente pesadas—, se puede explotar a cielo abierto, pero hay entidades locales —y yo no estoy aquí para hacer política— que se están oponiendo a que se monte. Las tierras raras permiten que los motores sean mucho más eficaces. En Europa se montan muy pocos motores con imanes permanentes, que son más eficaces, precisamente por el miedo a que quien controla las tierras raras es China, por lo que el hecho de abrir esa mina permitiría que alguien se replanteara que España tiene una ventaja para poder fabricar un tipo de motores que son más eficaces. Lo que quiero decir es que en el tema de minas, con todo el respeto absoluto por el medio ambiente —yo vivo en medio de un parque natural, lo disfruto y soy un total convencido—, con todas las limitaciones que haga falta, pero eso hay que ponerlo en marcha.

En cuanto a que falta eficacia en el Moves, bueno, lo que faltan son fondos en el Moves. En lugares como Madrid, Cataluña y en otra serie de sitios donde hay parque se acaban los fondos de manera inmediata, por lo que tendríamos que hacer una asignación de fondos que funcionara de un modo correcto. El Moves, por el hecho de estar distribuido entre las diecisiete autonomías, que sé que es una cuestión que se reclamó en su día y los jueces dijeron que tenía que ser a nivel autonómico —hay otros programas que igualmente podrían no ser a nivel autonómico, pero este resulta que sí que lo es—, genera muchas veces problemas en los actores reales del mercado, porque uno nunca sabe qué es lo que tiene que hacer. A pesar de la extraordinariamente buena voluntad de los funcionarios que se están ocupando de este tema. En Andalucía, por ejemplo, tenemos el problema de uno de nuestros socios, que tiene presentadas ayudas del Moves, y presumiblemente concedidas o a punto de ser concedidas como empresa que se queda con los coches, y sin embargo tiene que ser colaboradora en otro de los puntos en el Moves III, y resulta que o renuncia a la ayuda del Moves II o, por una cuestión puramente normativa, no puede entrar en las ayudas del Moves III. Esas son siempre cuestiones de matices que, al disgregarlo en diecisiete autonomías, dificultan muchísimo el avance, así como que la empresa en algunos sitios esté montada con empresas colaboradoras que tienen que estar radicadas en la zona, etcétera. Yo creo que cuando se revela falta de eficacia del Moves viene más bien de una parte que tal vez ustedes podrían solucionar, que es buscar la excepción de que sea tratado a nivel nacional.

El problema de infraestructuras ya lo he comentado. Nuestro mayor problema en este momento es que la cantidad de permisos y de dificultades que hay para montar este tipo de infraestructuras es tremenda. Vuelvo a decir que en cierto modo es lógico, porque son infraestructuras de muy alta potencia para ser usadas por el público. Hasta llegar a la movilidad eléctrica ese tipo de infraestructuras eran muy excepcionales y por tanto requerían multitud de permisos, pero creo que ha llegado el momento de que nos pongamos de acuerdo en todo esto.

En cuanto a los patinetes, avanzamos todo lo que podemos. A nivel internacional estamos luchando desde Europa para que no se nos impongan las normativas de Extremo Oriente, no por nada, sino porque cuando uno las analiza ve que están un poco orientadas a defender su industria, y yo creo que nosotros tenemos que defender la nuestra. Eso en cuanto a especificaciones técnicas básicas. En cuanto a cuestiones de reglamentos nacionales, la DGT hizo un primer avance y en este momento tienen un documento en borrador que va a mejorar muchísimo toda la cuestión. Que no sean sonoros es algo que en teoría no es evitable. Se les podría poner algo sonoro para que fueran algo más seguros, pero la realidad es que tienen que circular por donde están los coches y, en teoría, la persona tiene que ir suficientemente atenta y circulando a menos de 25 kilómetros/hora y no debería tener demasiados problemas para pararse. Pero tomo nota porque me parece interesante. Creo que hay circunstancias en las que sí puede ser.

Mi opinión sobre las zonas de bajas emisiones. Está claro que tenemos que recuperar las ciudades; aun siendo de los coches, las hemos fabricado para los coches con algo parecido a autopistas urbanas

cve: DSCD-14-CO-500

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 16

llenas de semáforos. Creo que es necesario, sobre todo en sitios como Madrid, con un transporte urbano maravilloso, que se pueda recuperar el sitio para las ciudades fomentando que haya menos uso de vehículos. Por tanto, tenemos que estar a favor de eso.

En cuanto a la valoración de la adaptación de las ciudades, nuevamente —ustedes están acostumbrados a los conflictos de competencias— la cuestión es que las que dependen de autoridades locales muchas veces tienen una persona que es la que orienta la ciudad en un sentido u otro. Quizá todas son válidas —están hechas con la mejor intención y funcionan de una manera adecuada— pero lo cierto es que no son para nada coherentes o no hay un plan nacional de funcionamiento interno de las ciudades. Vuelvo a decir que quizás sea lo mejor, porque quien mejor conoce la ciudad es la autoridad local. Por poner ejemplos —les aseguro que ignoro quién gobierna en estos sitios—, en Valencia si uno no habla de bicicletas lo tiene bastante complicado. ¿En Vitoria? Vitoria ha sido ciudad verde y la han estructurado de una manera muy especial, con supermanzanas. Se puede circular alrededor de las supermanzanas, con muchas restricciones dentro de las manzanas. Yo he estado hace un par de semanas y me encantó ver casi tantas bicicletas como en Holanda, pero he de reconocer que me fue bastante complicado llegar de un sitio a otro con un coche sin conocer la ciudad. Las ciudades están hechas para sus propios ciudadanos, con lo cual mis problemas son solo una anécdota. ¿En Barcelona? Barcelona no tiene plazas de aparcamiento en la calle, tiene poquíssimas. Es muy difícil restringir a los ciudadanos que viven en esas zonas y decirles que no pueden aparcar en la calle. ¿Por qué no hay *car sharing* en Barcelona? Porque tendrían que estar recargando en los *parkings*, que son de titularidad privada, y poner de acuerdo a todo el mundo es bastante complicado. La comparación entre Madrid y Barcelona puede ser injusta, y Madrid, vuelvo a decir, es el paradigma mundial. Es decir, todo el mundo viene aquí para ver qué estamos haciendo bien para que la movilidad compartida funcione así de bien.

¿Qué más podemos hacer? Tengo lo de los patinetes, y como decía todos apuestan por proyectos para la transformación. Se ha quedado un poco colgado el tema de la industria, y soy consciente de ello. No podemos evitar —porque forma parte de lo que es la tecnología— que un vehículo eléctrico tenga menos piezas y requiera menos mano de obra que un vehículo normal. Si les puedo decir que, cuando se hace el análisis del valor añadido en la fabricación del vehículo, la batería tiene una importancia tremenda. Por lo tanto, de verdad, les comino a que entre todos luchemos por que haya más fábricas de baterías, porque eso es lo que va a permitir tener nuestra industria más o menos a salvo. Pero vuelvo a decir que en cuestiones de productos y de mercados no dependemos de nosotros, dependemos de lo que quieran los demás porque exportamos prácticamente todo, y estamos perdiendo producción. Alemania y Francia la ganan, pero España pierde producción y es muy probable que la siga perdiendo porque —insisto— los centros de decisión están fuera.

¿Qué más podemos hacer? Hay muchas cosas que se pueden hacer desde el punto de vista de regulación y para solucionar algunos de los problemas que hay. Por ejemplo, uno de nuestros socios, Ubitricity, de Shell, monta puntos de recarga en farolas. Técnicamente no hay demasiadas dificultades, regulatoriamente hay muchísimas. Entonces, sería una cosa para tratar, ya sé que quizá entra dentro del ámbito local pero seguramente ustedes pueden hacer algo en ese sentido.

¿Qué más cosas podemos hacer con nuestra industria? Nuestra industria electrotécnica es de primer nivel. Uno de nuestros socios, Ormazabal, es el número uno en equipos de distribución en España, el número dos en Alemania —justo por detrás de Siemens—, y el número uno en Francia, por delante de Schneider Electric. Tenemos una industria electromotriz con una capacidad tremenda para ser líderes reales de infraestructura. El ejemplo de uno de nuestros socios y fabricante en España, Wallbox, creo que lo conocen, se están desarrollando muy bien. Hay mucha otra industria que a lo mejor lo que se podría hacer es ponerla de acuerdo con la automoción para convertirnos en líderes mundiales en fabricación de puntos de recarga. Todos los puntos de recarga de Tesla del mundo llevan componentes españoles —que a lo mejor ustedes no lo saben—, y por ahí podemos luchar. No podemos conseguir que los Tier 2 y 3 que están fabricando tornillos, que ahora van a hacer mucha menos falta, o que están templando engranajes, que van a hacer mucha menos falta, sobrevivan si no cambian. Entonces, son necesarios planes de formación, es necesario adecuar a la gente y es necesario abrir todos esos campos que quizá mirando solamente a la automoción estamos dejando caer. De verdad, les rogaría que, por favor, miren también otros campos.

Yo creo que mucho más no me queda por contestar, aparte de que me debo estar pasando en el tiempo. Quedo a su disposición.

cve: DSCD-14CO-500

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 17

El señor **PRESIDENTE**: No, estamos bien de tiempo. Muchas gracias, señor Del Río, por su comparecencia, por sus apreciaciones y por su información. Ha sido un placer tenerle en esta Comisión.

El señor **DIRECTOR TÉCNICO DE LA ASOCIACIÓN EMPRESARIAL PARA EL DESARROLLO E IMPULSO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA, AEDIVE** (Del Río Hernández): Gracias, siempre a su disposición.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, el siguiente compareciente está citado a la una. Suspendemos la sesión y en cuanto llegue la reanudaremos. **(Pausa)**.

Se suspende la sesión a las doce y cuarenta minutos del mediodía.

Se reanuda la sesión a la una de la tarde.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL FORO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS EN EL TRANSPORTE, ITS ESPAÑA (DE LA RICA CASTEDO). (Número de expediente 219/000605).

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos la sesión de la Comisión con la comparecencia del representante del Foro de Nuevas Tecnologías en el Transporte, ITS España, una asociación sin ánimo de lucro fundada en 2002 con el objetivo de aunar al sector público, privado y académico relacionado con los sistemas inteligentes de transporte, todo ello para hacer más segura, sostenible y eficiente la movilidad de personas y mercancías a través de los distintos modos de transporte.

Comparece don Sebastián de la Rica, presidente de ITS y también presidente de la Asociación de Ingenieros de Tráfico y Técnicos de Movilidad.

Señor De la Rica, cuando usted quiera. Tiene quince minutos para su exposición inicial.

El señor **PRESIDENTE DEL FORO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS EN EL TRANSPORTE, ITS ESPAÑA** (De la Rica Castedo). Señorías, buenos días.

El primer párrafo que tenía preparado lo acaba de decir el presidente, que ha explicado un poco lo que es, en líneas generales, ITS España.

En relación con el tema que nos trae aquí, la estrategia española de seguridad vial de 2021 a 2030, creo conveniente exponer algunos detalles sobre la situación de la que partimos.

En los últimos datos que he encontrado en el Foro Internacional de Transportes, ITF, en una lista de cuarenta países importantes, España aparece en noveno lugar en cuanto a mejor relación de accidentes mortales por cada cien mil habitantes y en octavo lugar en relación con cada cien mil vehículos. Es posible que estas cifras hayan variado ligeramente, no sé en qué sentido, pero en todo caso no dejan de ser muy positivas, aunque, como es lógico, no podemos estar satisfechos mientras haya una sola víctima en un accidente evitable, como lo son la inmensa mayoría de los accidentes de tráfico.

El problema de la muy alta siniestralidad de las motocicletas no es exclusivamente nuestro. Según ETSC, European Transport Safety Council, los motoristas sufren el 15% de los accidentes mortales de tráfico en la Unión Europea. Hay muchas formas de exponer los índices de siniestralidad. Se puede hacer por número de habitantes, por número de vehículos en el parque, por kilómetros de carreteras... Para mí y para muchos expertos, el índice más representativo, sobre todo en vías interurbanas, es el referido a los vehículos por kilómetro o, expresado de una forma menos matemática, la suma de los kilómetros recorridos por los vehículos que pasan por un determinado tramo de vía o por el total de esta o incluso por el conjunto de vías de una zona de un país. Al conductor normal este índice le permite conocer el riesgo que corre al circular un kilómetro por un determinado tramo de vía. En este sentido, es muy recomendable que la Administración proporcione los datos de intensidades de tráfico junto con los de accidentes. Ahora es muy difícil encontrar juntos estos dos datos. Evidentemente, cualquiera es consciente de que si por una misma carretera pasan 5000 vehículos y hay diez accidentes, el riesgo es mucho mayor si por esa misma vía pasan el doble de vehículos. Es decir, el índice sobre habitantes, sobre vehículos, sobre parque, etcétera, es muy conveniente, pero en realidad hay que hacerlo en relación con el uso que se hace de las vías, y eso es difícil de manejar tal y como se presentan los datos, unos por el Ministerio de Transportes y otros por el Ministerio del Interior.

En el caso de los peatones atropellados en zona urbana, el índice que más interesa a los ciudadanos es el espacial; es decir, el de cada tramo de vía. Al peatón le importa poco el número de vehículos que pasan por su calle. Incluso habría que decir que en ciertas vías y dentro de ciertos límites el riesgo es

cve: DSCD-14-CO-500

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 18

mayor cuanto menor es el tráfico, porque los vehículos circulan más deprisa y por una serie de razones. A los peatones que viven o que transitan por unas determinadas calles lo que les afecta es la peligrosidad de la calle, independientemente de las intensidades de tráfico que soportan.

Puesto que hablamos de peatones, merece la pena pararse un momento en analizar la siniestralidad de tres sectores vulnerables: el peatón, la bicicleta y el ciclomotor. De los dos últimos no se conoce bien su parque, aunque sí sus accidentes. En las vías interurbanas, en 2019, que es el último dato que he podido ver, se registraron 900 víctimas entre los peatones, de los cuales fallecieron 134. Hubo 2411 víctimas ciclistas, con un resultado final de 48 muertos, y de las 925 víctimas en ciclomotor, fallecieron 27. Al mismo tiempo, en las vías urbanas 13502 personas fueron lesionadas en atropello y de ellas 247 perdieron la vida. De 5108 víctimas ciclistas, murieron 32 y de 6456 víctimas en ciclomotor, murieron 22. Como puede comprobarse, del total de fallecidos en estos tres grupos, el 64 % de los peatones fue en vías interurbanas y nada menos que el 82 % en vías urbanas. Estas cifras y estos porcentajes dejan claro, muy especialmente en las zonas urbanas, en qué grupo de usuarios hay que poner mayor atención. Puedo decir que tanto en ITS España como en la Asociación de Ingenieros de Tráfico y Técnicos de Movilidad estamos muy de acuerdo en lo que nos llega respecto a las acciones realizadas y previstas dentro de la Estrategia española de seguridad vial 2021-2030. En algunos casos nos gustaría recomendar pequeñas modificaciones introduciendo matices que respetan el espíritu de la medida.

La necesidad de tomar medidas especiales en defensa de los peatones en un entorno urbano es tan evidente que no requiere mayores explicaciones. Así pues, el cambio que aparentemente implica la proyectada modificación del Reglamento General de Circulación es una medida positiva en esa dirección. Sin embargo, hay que decir que la limitación de la velocidad a 30 kilómetros/hora en las vías urbanas con un solo carril en un sentido de circulación podría y debería mejorarse por distintas razones. No las apor to todas, voy a decir las más importantes.

En primer lugar, ocurre que hay muchos tramos de vías —Madrid es un ejemplo clarísimo— que no disponen más que de un solo carril para un sentido y no tienen relación cercana con los peatones. Ejemplo de ello son algunos de los túneles, ciertos ramales de conexión entre autopistas y calles, vías a las que no pueden acceder los peatones o estos quedan suficientemente separados y con visibilidad mutua garantizada, etcétera.

En segundo lugar, hay que citar que el factor esencial de peligrosidad no es la anchura de la vía, sino la posibilidad de que los peatones irrumpen en un carril en el que los vehículos tienen permitida una velocidad de 50 kilómetros/hora; es decir, en vías de varios carriles, en el carril más próximo accesible a los peatones o los usuarios de los vehículos estacionados. La mayoría de las veces en que una persona se baja de un vehículo estacionado tiene que hacerlo por el lado donde está el carril en que está permitido ir a 50 kilómetros/hora.

Voy a hacer un resumen bastante grande, porque esto tiene sus complicaciones, como todo en el mundo de la seguridad. Habría que decir que se prohíba circular a más de 30 kilómetros/hora en poblado en el carril señalizado con marcas viales contiguo a una línea de estacionamiento, sea este en línea o batería, o a una acera —que no tiene estacionamiento— que está junto al carril donde se circula. Habría muchas cuestiones que tener en cuenta en este sentido y hay que decir que hay muchas ciudades en España que ya vienen haciendo esto en algunas calles, en algunos casos con el pretexto de que también van las bicicletas y, en otros, porque la proximidad de una acera sin ninguna protección, sin ninguna valla que proteja a los peatones —que pueden ser personas ancianas, niños o cualquier tipo de persona—, a un carril que va a 50 kilómetros/hora, puede ser grave. Según un gráfico muy conocido que se utiliza en estos temas de seguridad, un atropello a 50 kilómetros/hora es casi una muerte segura, y un atropello a 30 kilómetros/hora tiene muchísimas más posibilidades de que no sea mortal. Desde hace mucho tiempo yo insisto en que lo que interesa, aparte de proteger a los ciclistas, es que los peatones no estén cerca de un carril por donde se circula a 50 kilómetros/hora, que al que va en vehículo le parece muy poco, pero para el que va andando, si tiene algún percance, es casi la muerte segura. Lo que sí nos ha parecido muy acertado es que en las vías que dispongan de calzada y de acera únicas se limite la velocidad a 20 kilómetros/hora, que es muy razonable —30 kilómetros/hora es un poco alto—, y que en las carreteras interurbanas convencionales se haya reducido el límite a 90 kilómetros/hora.

En general, consideramos que habría que evitar que compartiesen calzadas los vehículos cuya velocidad habitual difiera en más de 20 o 30 kilómetros/hora. Esto lleva a que cuando no haya más remedio que compartir una calzada o parte de ella la velocidad máxima permitida sea la que corresponde a los vehículos más lentos. Lo recomendable es segregar las calzadas, a ser posible con una separación

cve: DSCD-14-CO-500

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 19

física y no con una marca vial. En poblado siempre hay una posibilidad de cumplir con lo que acabo de decir. El verdadero problema aparece en las vías interurbanas convencionales. ¿Cómo puede permitirse que un ciclista circule por un carril por donde circulan vehículos a 90 kilómetros/hora? Es algo que es muy difícil de explicar. Solucionar este problema es un gran reto que por el momento nadie ha podido afrontar con éxito, pero ante el que no podemos rendirnos, creo que hay que tomar algunas medidas. Hay algunas propuestas; evidentemente, el mundo de la bicicleta lo que pide es que los coches por las vías interurbanas circulen a 30 kilómetros/hora, pero eso es algo inconcebible. Yo creo que hay otras posibilidades y, sobre todo, es un tema que en estas estrategias hay que discutir muy a fondo, porque es muy importante. Cuando estaba preparando esto, alguien me dijo: mira, en los Países Bajos, han conseguido que haya más muertos en bicicleta que en vehículos de turismo. Afortunadamente, no ocurre así en España, pero hay que procurar no llegar a esa situación.

Las normativas para una circulación segura de los patinetes eléctricos y otros vehículos personales son un capítulo que de ninguna manera está cerrado hasta el año 2030. La verdad es que personalmente soy muy escéptico con esto, crean unos problemas muy difíciles de resolver, pero están en plena eferescencia y ya sabemos que las cosas que están de moda cuesta mucho trabajo manejarlas porque encuentran una reacción en contra de cualquier medida que limite los derechos de los usuarios de este tipo de vehículos.

Si hay algo que caracteriza a los ITS en el mundo, es su aplicación al transporte y a la movilidad general de las técnicas de información y comunicación, las llamadas TIC. Una gran parte de estas técnicas contribuyen ya, y lo harán mucho más en el futuro próximo, a la seguridad vial. Tal es el caso de los sistemas avanzados de asistencia a la conducción, ADAS —su acrónimo en inglés—. Ejemplo de esto son los sistemas de regulación de la frenada, la frenada ante un obstáculo imprevisto como un peatón u otro vehículo que reduce bruscamente su velocidad, la adecuación automática de la velocidad a la señalización existente o a las condiciones de la carretera, la llamada automática en caso de accidente conocido como eCall, el aviso o la rectificación automática ante el cambio de carril o la posible salida de calzada, el aviso y la reacción adecuada en función del tráfico de una vía que se cruza al llegar a una intersección o la adecuación automática de la velocidad antes del próximo semáforo para que no haya que hacer frenadas más o menos bruscas. En resumen, todo lo que se conoce como conectividad entre vehículos, y entre vehículos y la infraestructura. De aquí al año 2030, muchas de estas acciones automáticas de los vehículos podrán hacerse exigibles al menos a los nuevos vehículos que accedan al mercado, lo que implicará muchos cambios legislativos.

Para terminar, a este respecto querría hacer una observación. Se habla mucho y está muy de moda el vehículo autónomo. Desde el punto de vista de la seguridad, se basa en que hay situaciones en las que la inmediatez de la respuesta de una manera automática es mucho más segura que la velocidad de respuesta de una persona que tiene que reaccionar y tomar una determinada decisión. En este sentido, cada vez que puedo —y no voy a desaprovechar esta ocasión— digo que todo lo que se haga para evitar que un conductor que se ha distraído o al que le pasa cualquier cosa realice una maniobra indebida y que el vehículo reaccione tiene que ser muy bienvenido, y el final de toda esta historia será el coche autónomo, pero en estos momentos, a veces —estando donde estoy me llega mucha información sobre esto— me da la impresión de que se está empezando la casa por el tejado; se habla del vehículo autónomo y no se habla de las grandes medidas que ya han tenido uso, como la utilización del cinturón de seguridad, el ABS, etcétera, una serie de elementos que mejoran la capacidad que tiene el conductor para reaccionar. Todos esos son los escalones que hay que ir subiendo para llegar al final, que además tiene unas implicaciones de tipo jurídico y de responsabilidad que hoy por hoy no están resueltas en ningún país. Yo no es que sea contrario al vehículo autónomo, creo que se llegará a él, pero vamos a ir favoreciendo y fijándonos en todo lo que he dicho antes de las ADAS, las ayudas a la conducción; en eso ha mejorado extraordinariamente la capacidad de los vehículos. En este sentido, todos los que estamos aquí sabemos el problema. Quizá a mí me condiciona mi *background*, mis antecedentes profesionales, pues yo he dedicado prácticamente toda mi vida al transporte, a la seguridad y a la movilidad en ciudades, concretamente en una como Madrid. A nivel mundial, y en Europa concretamente, todo el mundo está muy preocupado y se ha conseguido bajar de una manera grande la accidentabilidad y el número de muertos y heridos en vías interurbanas, pero en las ciudades el problema no digo que no haya mejorado —que lo ha hecho—, pero lo ha hecho a una velocidad menor. ¿Por qué? Evidentemente, determinados accidentes en ciudad son mucho menos fatales que en carretera, tanto para las motocicletas como para los turismos.

cve: DSCD-14-CO-500

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 20

En ese sentido, nos indica que hay que afinar las acciones que se toman para hacer frente a ese problema, que la aparición de estos transportes personales nos lo complica un poco.

Para terminar, tanto ITS como la AITM han hecho muchos congresos, jornadas, etcétera, y es raro que en cualquiera de ellas no figure —si no es en exclusiva— el tema de la seguridad vial. En ese sentido, y seguramente lo saben, el Traffic, que se hace cada dos años en Ifema en el mes de noviembre, va a centrar la actividad en la movilidad segura y sostenible. Yo creo que sostenibilidad y seguridad son una redundancia, porque puede haber seguridad sin sostenibilidad, pero no puede haber sostenibilidad sin seguridad.

Vengo aquí sobre todo a responder a las preguntas que me quieran hacer o por si quieren conocer mi opinión. El sector en el que sigo trabajando me ha elegido a mí para que les represente. No tendré respuesta a todo lo que me pregunten, porque es un mundo muy complejo, pero haré lo que esté en mi mano.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor De la Rica. Seguro que podrá contestar a todas las cuestiones que se planteen.

Señor representante del Grupo Parlamentario Mixto, señor Adanero, cuando usted quiera.

El señor **GARCÍA ADANERO**: Simplemente, quiero darle las gracias, no va a tener que responderme a ninguna pregunta. Le agradezco la intervención que nos ha trasladado, que luego analizaremos con más calma, pero sobre todo quiero agradecerle la intervención.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Utrilla.

El señor **UTRILLA CANO**: Muchísimas gracias, presidente.

Muchas gracias, señor Sebastián de la Rica Castedo por su exposición y por los debates tan interesantes y tan profundos que ha abierto. Aunque aquí tenemos poco tiempo, intentaré hacerle algunas preguntas, quizás elevando un poco el escalón técnico y hablando más de temas conceptuales que entendemos que son importantes.

Nuestro grupo entiende que solo se avanzará en seguridad vial por dos vías. Una, por la tecnología, sin duda; otra, por la concienciación y educación de las personas. Obviamente, usted representa una pata importantísima, todo lo que tiene que ver con tecnología de sistemas inteligentes de transporte, así que le haré una serie de preguntas.

Por poner un poco en contexto, las empresas operadoras de transporte público se están transformando en empresas proveedoras de servicio, lo que conocemos como *mobility as a service*. En este nuevo escenario, es indudable que falta un liderazgo importante por parte de los gobiernos para que entiendan hacia qué modelos nos transformamos o a dónde queremos llegar en esos modelos; es importantísimo tenerlo claro. La pregunta es directa. ¿Usted cree que los gobiernos, tanto nacional como regional o local, en toda España tienen claro los modelos hacia donde nos movemos? Es decir, ¿sabemos qué ciudad queremos de Madrid, por ejemplo, o qué modelo final queremos del transporte en España? Porque si no lo tenemos claro... Estoy hablando de los gobernantes y de su opinión sobre esto. En definitiva, nosotros entendemos que faltan modelos, es decir objetivos claros de hacia dónde nos movemos. Están apareciendo muchísimos nuevos sistemas, pero es verdad que quizá falta una concepción global y final de adónde queremos llegar. Usted hacía alusión a esa transformación, a esa travesía que tenemos que hacer desde el vehículo como está concebido ahora mismo hasta el vehículo autónomo o sistemas de gestión de tráfico globales finales. Esa transición, ¿cómo la vamos hacer? Es importantísimo; a nosotros nos parece esencial, y quizás entendemos que hay demasiada prisa —usted lo comentaba antes— en esa transformación tan rápida que queremos hacer. Habrá que hacerla, pero con cabeza y con la serenidad suficiente.

Y ahora elevamos un poco más el nivel, ¿no considera que quizá estamos tratando al individuo un poco de forma infantil? Es decir, no transmitimos a los ciudadanos ni a dónde vamos ni cómo haremos la transición de todos estos sistemas ni qué costes van a implicar. Porque, muchas veces —un compareciente anterior lo decía: una furgoneta eléctrica vale tres veces más que una furgoneta normal—, el ciudadano no es consciente de qué coste puede tener esa transformación, que obviamente va a ser ecológica, sostenible y más saludable, y si es asumible por los ciudadanos. Le está hablando una persona que tiene un coche híbrido enchufable, pero es verdad que no todo el mundo puede permitírselo. Eso nos preocupa, también, especialmente. Usted lo decía, la movilidad del futuro será sostenible, eficiente, accesible y asequible, todo eso que como objetivo nos parece fenomenal, pero es verdad que también aparecen

cve: DSCD-14-CO-500

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 21

revoluciones traumáticas, como pueden ser las económicas, las políticas, las sociales... Pongo ejemplos claros: el mundo del taxi, por ejemplo, con 16.000 taxis solo en Madrid que ahora mismo tienen mucha incertidumbre sobre su viabilidad en el futuro. ¿Dónde queda la libertad del individuo de elegir todo esto? ¿Realmente se lo estamos imponiendo o no?

Por hacer alguna pregunta más concreta, usted hablaba de las reducciones de velocidad, que siempre son positivas. Hay una en concreto con la que no estamos de acuerdo, que es la de los adelantamientos en vías de doble sentido. Sabe que se han retirado esos 20 kilómetros de exceso para los adelantamientos, que obviamente hacen los adelantamientos —que seguramente es la maniobra más peligrosa que hay para los vehículos— más lentos y de más tiempo. Quería su opinión, en particular, de esta reducción que ha sacado la nueva ley.

Hablaba usted de los ciclistas compartiendo vías de 90 kilómetros/hora. Evidentemente, es un problema y un riesgo brutal. ¿Tiene alguna idea, alguna propuesta, que podamos elevar como iniciativa? Es difícil compaginar esos dos mundos, el del deporte del ciclismo compartiendo vías de alta velocidad. Obviamente, hay una solución, que es la de los carriles-bici en paralelo a las vías, pero entendemos que es complicado hacer una red de carriles-bici por toda España. ¿Tiene algo que aportar a este respecto?

Por último, entendemos que toda esa transición se debe trasladar al individuo más por convencimiento que por imposición, y siempre respetando la libertad del individuo. Como último punto de mi intervención quisiera destacar una cosa y es que, en un día en que se han tratado temas tan importantes como la movilidad eléctrica y la movilidad del sistema de transporte, los partidos que más beligerantes son con todo esto no han estado aquí para discutirlo. Quería también dejar constancia de esto.

Muchas gracias.

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

Señor De la Rica, contesta luego al final cuando hayan intervenido todos.

Por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Gamazo.

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

Bienvenido, señor De la Rica. Ha sido un placer escuchar atentamente su intervención. Me ha sorprendido el comentario que ha realizado sobre el vehículo autónomo, esa crítica donde dice que estamos empezando la casa por el tejado. Y me ha sorprendido porque, efectivamente, los ponentes que participamos en la redacción del parche de la Ley de seguridad vial lo veíamos así y finalmente, previendo un futuro marco normativo, establecimos las competencias para el Ministerio del Interior para legislar y reglamentar en ese momento, porque ahora no lo veíamos.

Yo he hecho referencia a los sistemas ADAS, a los que entiendo que apoya firmemente, nosotros también. Nos gustaría saber si sería partidario de que su implementación se incrementara, y dado que la media de los vehículos en España, si no recuerdo mal, el año pasado era de 13,2 años —tenemos unos vehículos antiguos— si cree que sería conveniente que se produjese una reducción del IVA en estos sistemas ADAS para que fueran implementados en los vehículos por parte de los ciudadanos propietarios.

Con respecto a la reforma de la Ley de tráfico, le hago una apreciación al portavoz de VOX: ha realizado un comentario que no es del todo cierto. El Congreso y la Comisión de Interior, el pasado 30 de septiembre, rechazaron esa propuesta del Gobierno de reducir o eliminar el margen de los 20 kilómetros/hora en los adelantamientos en las vías convencionales. Por tanto, esa propuesta fue rechazada. **(El señor Utrilla Cano: Quería saber su opinión; nada más).**

El señor **PRESIDENTE**: El debate no es procedente.

El señor **GAMAZO MICÓ**: No es un debate, es una apreciación, y es que fue rechazada.

Con respecto a lo que hablaba sobre la velocidad de los 30 kilómetros/hora, nosotros también lo vemos así, y compartimos su criterio. De hecho, numerosos ayuntamientos pueden modificarlo, porque a tenor del artículo 50, apartado 3, el Reglamento permite, exactamente, modificar esos límites de 30 kilómetros/hora y aumentarlos hasta un máximo de 50 kilómetros/hora. Si eso es así, si numerosos municipios —ha salido en prensa— lo están realizando, será porque efectivamente lo que usted dice de que en aquellas vías, como el ejemplo de los túneles, donde no es necesario, no conviven con los peatones, hay que incrementarlo para evitar los atascos.

cve: DSCD-14-CO-500

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 22

A este respecto, realizamos una pregunta parlamentaria al Gobierno para saber si tenían constancia de qué municipios lo habían solicitado y nos respondieron que no disponían de esa información sobre el uso de esa excepción en el territorio nacional, cosa que verdaderamente nos sorprende.

Ha dicho también que es redundante hablar de seguridad y sostenibilidad. Yo iba a añadirle otro adjetivo: el de movilidad segura, sostenible e inteligente, pero me temo que también sería redundante. En este sentido, al inicio ha hecho referencia a la siniestralidad vial en las vías urbanas, ¿cómo pueden influir los sistemas inteligentes del transporte en mejorar la movilidad en vía urbana y, especialmente, en los peatones para reducir esa cifra de fallecidos y heridos?

Me referiré a otras cuestiones. En relación con la ciberseguridad, esta semana hemos sufrido los usuarios de ciertas plataformas tecnológicas —Facebook, Instagram y WhatsApp— un parón de más de seis horas, que a algunos les causó un verdadero trauma. En este sentido, el vehículo autónomo y conectado, que se conectará entre vehículos y con las infraestructuras, podría sufrir un ciberataque o podría producirse un bloqueo de los datos. ¿Se está estudiando? ¿Hay posibilidad de reacción? ¿De qué tiempo de reacción estaríamos hablando para poder solucionar un problema así, que pondría en serio riesgo a los usuarios de la red viaria que fuesen en esos vehículos? ¿Cuál sería ese tiempo de respuesta? ¿Existen datos? ¿Se está estudiando? Suponemos que sí.

Le pregunto también sobre cuáles son las ventajas de los servicios de transporte inteligente medioambientalmente y la repercusión en la siniestralidad vial, y si tiene estudios de en qué porcentaje podríamos reducir para pasar de ese noveno puesto a nivel mundial a un puesto superior. Aunque coincido con usted en que no se trata de estar en el vértice de la pirámide de exitosos, sino de conseguir el vértice con cero víctimas y cero fallecidos; ese sería el éxito de toda la sociedad española.

Con esto finalizo, señor De la Rica, solicitándole si nos puede contestar.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Ruiz.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: *Gràcies, senyor president.*

Gracias por su intervención, señor De la Rica. Me ha resultado interesante lo que decía sobre cuestiones sobre las que no estoy muy acostumbrado a oír hablar con la experiencia y los datos, y más en un país como el nuestro, donde opinamos y entendemos de todo sin tener experiencia ni tener apenas datos. Había pensado que me iba a suceder algo así, cuando ayer mirando —lo hice a través de Google, le soy sincero— vi que era usted presidente de la Asociación de Ingenieros de Tráfico; además, leí algo sobre su dilatada carrera profesional y vi que era presidente del Foro de las Nuevas Tecnologías en el Transporte. Así que, aprovechando que es usted presidente de dicha asociación que, como ha dicho el presidente de la Comisión, pretende sumar los esfuerzos que hacen el sector público, el privado y yo tengo apuntado el universitario —pero usted ha dicho académico, el error debe ser mío—, e incorporar las nuevas tecnologías al transporte, y, además, aprovechando que tengo el uso de la palabra, me voy a atrever a hacerle alguna pregunta. Como verá, son preguntas que puede hacer una persona normal y corriente de la calle cuando oye asociadas ambas expresiones: transporte y nuevas tecnologías.

Las competencias que tienen que ver con el transporte, con cómo utilizar las nuevas tecnologías en el transporte y con la seguridad vial, que es el objeto de nuestra Comisión, forman parte de las que tienen diversas direcciones y subdirecciones generales del Ministerio de Transportes y también de la Dirección General de Tráfico del Ministerio de Interior, a lo que hay que añadir las que tienen las comunidades autónomas —por ejemplo, yo soy de Tarragona y a mí quien me puede poner una multa en la carretera es un *mosso d'esquadra* no un guardia civil— y también las que puedan tener las policías locales en determinados municipios. A partir de su dilatada experiencia en su carrera profesional, de su conocimiento de los modelos de otros países o por la experiencia acumulada en las entidades que usted preside, nos puede explicar, escuetamente, si nuestro modelo genera algún tipo de problema o de virtud destacada que otros países no tienen o que no comparten con nosotros.

Ayer por la tarde mientras leía el eje 5, Movilidad Inteligente, de la Estrategia de movilidad me asaltó alguna duda que me permitirá que ahora diga en voz alta. Repito, esta es la Comisión sobre Seguridad Vial y, por tanto, su objetivo fundamental es que haya menos accidentes y que los ciudadanos y las ciudadanas de nuestro país y las mercancías puedan transitar lo más seguro posible por nuestras carreteras y vías ferroviarias y utilizar nuestros puertos y aeropuertos. Hay países que van por delante de nosotros en aprovechar las nuevas tecnologías para tener una movilidad más segura, más sostenible, más conectada. Estoy convencido de ello, nunca somos los primeros; ha dicho usted que éramos los novenos en alguna cosa,

ove: DSCD-14-CO-500

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 23

pero no era en esto. ¿Sabe de estadísticas que reflejen si gracias a las nuevas tecnologías ha mejorado la seguridad vial —algún país que las haya publicado—, que denoten que las cifras de accidentes bajan?

Posteriormente, leyendo el eje 6, Cadenas Logísticas Intermodales Inteligentes, de la misma Estrategia de movilidad, puede uno tropezarse con más de un párrafo que hay que leerse unas cuantas veces para captar exactamente qué es lo que dicen o lo que quieren decir. Eso me hizo pensar en la famosa brecha digital. Exactamente, ¿cree usted que nuestra Administración y nuestras empresas están preparadas? No hablo de AENA ni de ADIF ni de una gran constructora. Pongamos el caso de una cooperativa de taxi, de una agencia de viajes o de las pequeñas empresas en su incorporación a esa nueva movilidad, que gracias a las nuevas tecnologías será más segura, más sostenible, más conectada, ¿nos aparecerá una nueva brecha digital? Le admito que este temor en parte me vino porque al mismo tiempo estaba intentando tener los billetes de Renfe para hoy y para la semana que viene, que está convirtiéndose en una odisea.

Por otro lado, esta incorporación de las nuevas tecnologías al transporte —lo digo porque no he encontrado esto en la Estrategia de movilidad; no me la he leído entera todavía—, ¿puede abaratar los precios de los servicios? ¿O se encarecerán? ¿Las grandes empresas serán más grandes? ¿Será un problema para las pequeñas? ¿Supondrá dificultades?

Finalmente, su asociación pretende sumar los esfuerzos que hacen el sector público, el privado y el universitario. ¿Cree usted que hay alguna medida prioritaria que tendríamos que tomar para aumentar la velocidad con la que lo estamos haciendo?

Nada más. Puede aprovechar la contestación para añadir lo que crea conveniente, si se lo ha dejado en su primera intervención.

Moltes gràcies per la seva atenció.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para concluir el trámite de esta comparecencia, le damos la palabra de nuevo al señor De la Rica para que pueda contestar y comentar lo que considere oportuno.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE DEL FORO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS EN EL TRANSPORTE, ITS ESPAÑA** (De la Rica Castedo): Me lo han puesto bastante difícil porque me han preguntado demasiadas cosas para poder contestarlas en el tiempo que tenemos. Antes de contestar a nadie —al principio he dicho que el presidente casi me había fusilado lo que yo iba a decir con respecto a ITS España—, sí quiero decir —no lo ha dicho él porque no le corresponde— que para nosotros, para ITS, es un verdadero honor haber sido llamados para comparecer ante esta Comisión sobre Seguridad Vial; es un reconocimiento a la labor que viene desarrollando desde que se fundó.

Volviendo a las preguntas, voy a tratar de contestar y, si lo permite el presidente, si alguno quiere, puede hacer una interrupción mínima, porque no he sido capaz de apuntar todo lo que me han dicho.

Me preguntaban por los adelantamientos, no si están o no aprobados, sino cuál es mi opinión. Mi opinión es que suprimir esa posibilidad plantea un problema prácticamente insoluble. Es decir, si en una carretera convencional un camión va a 80 kilómetros/hora y nosotros vamos a 90 kilómetros/hora, no podremos adelantarle. Claro, evidentemente, si va a 50 kilómetros/hora, lo podremos hacer. Yo creo que lo que es muy importante es saber que el adelantamiento es una maniobra peligrosa siempre en carreteras de dos sentidos de circulación. En ese sentido, se pueden tomar medidas, como adelantar o retrasar el permiso para adelantar en determinados tramos previendo el tema de las velocidades, que algunas veces puede fallar. Yo creo que, si los camiones circularan a 20 kilómetros menos de velocidad que la permitida para los turismos, el problema se habría resuelto solo, pero no estamos en esa situación. Yo no sé si tendrían que ser 20 kilómetros, 10 me parece muy poco, porque entonces la maniobra es muy lenta.

El tema de los ciclistas en las carreteras. Me ha parecido entender que se refería o llamaba la atención sobre que son ciclistas que utilizan la bicicleta en la carretera por deporte. Hay muchos, pero también muchos los utilizan como medio de transporte entre dos pueblos. Yo he sido ciclista en mi juventud, he circulado mucho por carretera y la mayoría de las veces no lo hacía por deporte. Vivía en un pueblo muy pequeño y cuando había que comprar algo había que ir a otro cercano a cinco o seis kilómetros, y lo hacía por necesidad. ¿Qué cosas se nos pueden ocurrir? Yo ya he dicho que es un reto muy complicado, pero pienso que habría que hacer una graduación de las carreteras convencionales, es decir, las que tienen arcenes, las que no tienen arcenes, las de determinada anchura; además, tampoco sería muy lesivo para los usuarios. Hay carreteras de tercer orden por las que ya nadie circula a 100 kilómetros/hora,

cve: DSCD-14-CO-500

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 24

carreteras por las que si se circulase a 60 kilómetros/hora no pasaría nada; después, hay buenas carreteras convencionales, y habría que tratar de que el ciclista no circulase por la carretera. Eso cuesta dinero, evidentemente, pero no se puede legislar una cosa que no se puede cumplir. Yo entiendo que el tema tiene muchas complicaciones.

Hay una norma que yo personalmente y a quienes represento tenemos muy clara, y es que no podemos poner en la misma zona de la calzada a vehículos que circulan a velocidades muy diferentes, como tampoco podemos decir que por las vías convencionales se circule a 30 kilómetros/ hora porque acabaríamos con la economía del país y con la paciencia de los ciudadanos.

En cuanto al tema del convencimiento o la imposición, yo he sido un servidor público, he sido funcionario muchos años, y creo que a los ciudadanos a veces no hay que convencerles, sino que hay que obligarles. Existe una palabra que yo echo de menos en nuestro riquísimo idioma, que es el español, y que tienen los ingleses, que es el *enforcement*, el hacer cumplir la ley, que es algo que los países en los que la seguridad es apreciablemente buena, no digo mejor, lo aplican a rajatabla. ¿Por qué? Porque la mayoría de los ciudadanos pueden cumplir la ley, pero sobre todo esa mayoría crecerá cuanto más se aplique el *enforcement*, el hacer cumplir la ley, de la manera, digamos, menos lesiva porque aquí también hay un mundo, que es el del profesional del transporte, al que cualquier sanción perjudica muchísimo más que a cualquiera de los que estamos aquí. **(El señor Utrilla Cano: Me refería más a la transformación digital y electrificación de todos los transportes que al tema de la seguridad, aunque por supuesto el *enforcement* es esencial).** Sí, sí. Yo pienso que la transformación digital no es que sea necesaria, es que ya que está ahí el sistema digital puede mejorar la vida en todos los sentidos. Evidentemente, a veces plantea problemas muy difíciles.

Hace muchos años un profesor italiano, del que no recuerdo su nombre, escribió un libro sobre el próximo futuro, que estaba basado en que la tecnología que nos envuelve, en un momento dado iba a fallar y el mundo sería un caos total y ha habido momentos en que hemos estado al borde de que eso ocurriera. Recuerdo muy bien cuando en el año 2000 se tomó una gran cantidad de precauciones porque se tenía un miedo horroroso a que se produjeran fallos, pero luego no pasó, entre otras cosas, porque se puso mucho cuidado. No lo sé, yo pienso que el mundo digital está a nuestro servicio y nos plantea algo que suelo decirle a mis hijos cuando se habla de estas cosas de la vida y es que cada puerta nueva que se abre, se abre para lo bueno y para lo malo. Por tanto, nuestra misión es tratar de utilizar lo bueno, que es un poco el tema nuclear. Cuántas vidas se habrán salvado de cánceres y otras enfermedades gracias a la tecnología nuclear y cuántos muertos o cuántas catástrofes puede haber si se aplica en el terreno de la guerra, pues, en el mundo del transporte y del tráfico nos pasa lo mismo. No sé si hay alguna cosa importante que me dejo del señor Utrilla.

En cuanto al señor Gamazo y lo de empezar la casa por el tejado, es una cosa de la que yo a veces me quejo. ¿Que hagamos un congreso? ¿Vamos a hacer un congreso de cómo se hace que los coches, cuando se les cruza un tío, paren inmediatamente y que dentro de dos o tres años eso sea obligatorio, que no se pueda vender un coche que no tenga ese sistema? Evidentemente, el vehículo autónomo tendrá eso y tendrá todas las cosas que ahora llamamos elementos de asistencia para la seguridad.

En cuanto a la edad de nuestro parque, evidentemente tenemos un parque en el que, si la media es de 13,2 años, quiere decir que hay muchísimos vehículos que tienen más de veinte años. Eso es un gran problema. Yo creo que no debería decirlo, pero creo que tiene una repercusión social. Es decir, los vehículos en peor estado van quedando en manos de la gente con menos medios económicos. En el fondo los estamos castigando: tú te quedas con este coche que ya no me sirve porque es muy inseguro y hay otros coches más seguros. Eso nos tiene que hacer pensar en cómo se hace la renovación. Cuando se está hablando de estas cosas del vehículo autónomo, yo siempre digo: en España se tarda entre quince y veinte años en renovar el parque. Si empiezan a venir coches eléctricos y demás, esto no es para dentro de dos años. Evidentemente, dentro de dos años habrá una proporción mayor de vehículos con ayudas a la conducción, de vehículos eléctricos, etcétera, pero la mayoría seguirán siendo como los que hay ahora o peores porque serán más antiguos.

No recuerdo muy bien la pregunta del señor Gamazo que se refería a los 30 kilómetros/hora.

El señor **PRESIDENTE**: No se preocupe, señor De la Rica. Contesté lo que usted recuerda y, si no, después los portavoces pueden ponerse en contacto directo con usted.

El señor **PRESIDENTE DEL FORO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS EN EL TRANSPORTE, ITS ESPAÑA** (De la Rica Castedo): Otra cosa que aparece en varias preguntas es cómo se puede reducir la

ove: DSCD-14-CO-500

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 25

siniestralidad en zonas urbanas con los medios técnicos. Aquí sí querría decir una cosa. Yo he vivido en este mundo muchos años. La Asociación de Ingenieros de Tráfico es una asociación de profesionales, y la ITS es una asociación mucho más amplia, en la que, por ejemplo, las empresas tienen unos intereses, las administraciones tienen otros que no tienen por qué ser todos contradictorios —está bien que estén reunidos ahí— y las universidades también tienen sus criterios, que normalmente adolecen de una falta de experimentación, que también es culpa de cómo estén organizadas.

Muchas de las medidas que se toman para estas cosas no requieren una técnica innovadora. Es decir, la ordenación viaria de una ciudad, poner una valla en un sitio donde salen niños de los colegios y salen a la calle corriendo a coger el autobús, eso no es tecnología nueva. Yo, que soy ingeniero de Caminos, sé que no puedo construir una casa si no estudio primero el terreno donde estoy. Entonces, para nosotros el terreno donde estamos es la gente, son las personas. Nosotros hacemos las cosas para personas, no para elementos mecánicos. En ese sentido, muchas veces tenemos la sensación —es deformación profesional— de que lo que está de moda tiene más influencia de la debida y, sobre todo, tiene más influencia de la debida en quien depende de que le elijan para gobernar. Creo que eso es inevitable y, como decía antes, forma parte del terreno sobre el que edificamos. Yo no me quejo de eso, creo que es inevitable y que hay que contar con ello. Por ejemplo, las bicicletas o los patinetes están de moda y, por tanto, cualquier político que diga que está en contra se la está jugando. Yo lo entiendo perfectamente. Eso es un hecho. Será bueno o malo, pero es así.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir concluyendo, señor De la Rica.

El señor **PRESIDENTE DEL FORO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS EN EL TRANSPORTE, ITS ESPAÑA** (De la Rica Castedo): Sí, pero antes diré una cosa que es importante.

Señor Ruiz, una de las alegrías que me ha dado el mundo del transporte, del tráfico, es tener una buenisísima relación con mis compañeros que estaban en otras grandes ciudades, como Barcelona, especialmente, Valencia, Sevilla, Málaga, etcétera. Concretamente, con los de Barcelona hemos hecho muchas cosas juntos; no somos competidores, o sea, no nos vamos a quitar el sitio uno a otro, y hemos compartido siempre nuestras cosas.

¿Estadísticas? De algún modo, la principal estadística la hemos traído aquí. Todo lo que se está haciendo en distintos países al final se refleja en unas estadísticas de accidentes, y es de suponer que los que las tienen mejores es porque lo hacen mejor. Hay que tener en cuenta otros factores y, por tanto, no podemos decir que haga lo mismo un país tercermundista que Suecia, evidentemente.

Se me ha preguntado también por el modelo que ofrecemos al público. Ahí yo diría que los que tienen un modelo claro de lo que tiene que ser el transporte dentro de quince o veinte años están equivocados. Lo digo así, tan tranquilamente. ¿Por qué? Porque para mí el modelo es otra cosa. Por ejemplo, el *Mobility as a service* está basado en eso. El modelo es una cosa que lo que hace es algo que yo siempre he defendido cuando estaba en ello. Y yo he trabajado a las órdenes de todos los partidos nacionales que hay en este país y he trabajado bastante bien; me inflúan más las personas que los partidos a los que pertenecían. He perdido el hilo, no sé por dónde iba.

El señor **PRESIDENTE**: Concluya con una reflexión final, la que a usted le parezca, sobre la seguridad vial.

El señor **PRESIDENTE DEL FORO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS EN EL TRANSPORTE, ITS ESPAÑA** (De la Rica Castedo): Bueno, sí, estaba hablando del modelo. Para mí el modelo —en transporte y en todo lo demás, pero sobre todo en transporte— es el de que la Administración tenga bien informado al ciudadano y no decirle cómo tiene que pensar, sino ofrecerle las cosas para que él elija la que sea mejor para él, porque si está bien elegida será la mejor para el conjunto. A lo mejor es muy elemental lo que digo, muy difícil, pero para mí ese es el modelo. Yo he tenido la ocasión, por los años que he estado, de ver cómo los modelos cambiaban a medida que cambiaban la tecnología, la economía, etcétera. Pero, evidentemente, hay unos principios; una cosa son los modelos y otra los principios. Todo el mundo quiere lo mejor en ecología, en economía y en todo eso.

No me quiero extender más.

El señor **PRESIDENTE**: No, que tenemos una reunión a continuación.

cve: DSCD-14-00-500

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 500

7 de octubre de 2021

Pág. 26

El señor **PRESIDENTE DEL FORO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS EN EL TRANSPORTE, ITS ESPAÑA** (De la Rica Castedo): Agradezco muchísimo que me hayan dado esta ocasión, que a veces he echado de menos, porque es bueno que los diputados puedan oírnos.

El señor **PRESIDENTE**: Oímos encantados, y lo hacemos habitualmente. Ha sido un placer tenerle con nosotros.

Muchísimas gracias y hasta otra próxima ocasión.

Eran las dos y diez minutos de la tarde.

ove: DSCD-14CO-500



CORTES GENERALES
DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
COMISIONES

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 537

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JUAN JOSÉ MATARÍ SÁEZ

Sesión núm. 17

celebrada el martes 2 de noviembre de 2021

	Página
ORDEN DEL DÍA:	
Celebración de las siguientes comparecencias con ocasión del programa de trabajo sobre la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030. Por acuerdo de la Comisión sobre Seguridad Vial:	
— De la señora directora del Área Industrial y Medio Ambiente de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, ANFAC, (García Hermo). (Número de expediente 219/000637)	2
— Del señor director gerente de la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos, AECA-ITV, (Magaz Pilar). (Número de expediente 219/000638)	10
— Del señor presidente de la Asociación de Auditores de Seguridad Vial (López Delgado). (Número de expediente 219/000640)	17
— Del señor director de Relaciones Institucionales de la Academia del Transportista (Paz Fuentes). (Número de expediente 219/000639)	25

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro y treinta minutos de la tarde.

CELEBRACIÓN DE LAS SIGUIENTES COMPARECENCIAS CON OCASIÓN DEL PROGRAMA DE TRABAJO SOBRE LA ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD VIAL 2021-2030. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL:

— **DE LA SEÑORA DIRECTORA DEL ÁREA INDUSTRIAL Y MEDIO AMBIENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES, ANFAC (GARCÍA HERMO). (Número de expediente 219/000637).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días. Señorías, tomen asiento, si son tan amables, para que podamos empezar la Comisión en tiempo y ajustarnos al horario previsto.

En primer lugar, como saben sus señorías, el letrado adscrito hasta hoy a esta Comisión, don Enrique Arnaldo, hoy es candidato a magistrado del Tribunal Constitucional y por esta razón esta mañana ha comparecido en la Comisión Consultiva de Nombramientos y no nos puede acompañar en la sesión de esta tarde. A mi entender, el Congreso de los Diputados va a perder a uno de sus letrados más veteranos y más ilustres, pero, al mismo tiempo, el Tribunal Constitucional va a ganar un jurista de muy reconocido prestigio y con una gran trayectoria profesional de servicio público que culminará muy mercedamente como magistrado del Tribunal Constitucional. Enhorabuena y felicitaciones anticipadas a don Enrique Arnaldo.

Le damos la bienvenida al letrado don Javier de Piniés, quien a partir de hoy se incorpora a esta Comisión. Muchas gracias.

Señorías, vamos a comenzar la sesión de esta tarde en la que están previstas comparecencias con ocasión, como saben, del programa de trabajo sobre la Estrategia de seguridad vial 2021-2030.

En primer lugar, recibimos a doña Arancha García Hermo, directora del Área Industrial y Medio Ambiente de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, ANFAC. Como saben, ANFAC es una organización ampliamente conocida en las comparecencias de las comisiones de esta Casa, sobre todo de Industria y de Transporte y, por tanto, no es necesaria una mayor presentación de esta organización. Como digo, en su nombre comparece la directora del Área Industrial y Medio Ambiente, doña Arancha García, a quien damos la bienvenida.

Tiene la palabra por quince minutos a partir de este momento.

La señora **DIRECTORA DEL ÁREA INDUSTRIAL Y MEDIO AMBIENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES, ANFAC** (García Hermo): Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, quiero darles las gracias por invitarnos a comparecer en esta Comisión, muy importante para la industria de la automoción en España. En los quince minutos de comparecencia quiero repasar muy brevemente con ustedes unas cifras generales del sector para situar a la industria de la automoción en España y pasar luego al foco de la comparecencia, que se situará en evaluar la calidad del parque circulante de vehículos en España, su implicación en la seguridad vial y cómo la nueva tecnología incorporada a los vehículos apuesta por mejorar los índices de siniestralidad en las carreteras españolas. Hemos compartido la presentación con ustedes para que la puedan seguir, pero, en cualquier caso, estaré a su disposición para lo que necesiten y, por supuesto, para todos los detalles adicionales que requieran.

Como decía, respecto a la aportación del sector de la automoción en España, ustedes saben que es un sector con una gran relevancia económica y social y con un elevado efecto tractor a lo largo de todo el territorio español de industrias y sectores adyacentes. El sector contribuye con una cifra de negocios muy importante, elevándose al 11 % del PIB nacional. Para darles un dato un poco más cuantitativo, por cada euro facturado por los fabricantes de automóviles se generan en España 1,65 euros; no en vano, somos el segundo fabricante de vehículos a nivel europeo y el octavo a nivel mundial. Siempre nos gusta decir que se genera empleo y de calidad adicionalmente. El 84 % de los puestos de trabajo que se generan en la industria de la automoción son indefinidos y generamos directa e indirectamente alrededor de 2 millones de empleos en España.

Otro aspecto importante es nuestra contribución a la balanza comercial. Somos el primer sector que contribuye con el mayor saldo positivo a la balanza comercial en España con 17 000 millones de euros aproximadamente —son datos de cierre del año 2020— y un elemento importante es su carácter vertebrador a lo largo de todo el territorio. Tenemos diecisiete fábricas distribuidas por casi todas las

cve: DSCD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 3

comunidades autónomas del territorio español y ocurre de la misma manera con la industria de proveedores de partes, piezas y componentes, que también está distribuida y muy vertebrada a lo largo de todo el territorio precisamente por su cercanía a las fábricas de automóviles.

Doy breves datos respecto a la situación del mercado y a la producción. Hoy justo han salido los datos de cierre del mercado de vehículos del mes de octubre. Seguimos cayendo más que el resto de países europeos y eso implica directamente que la renovación del parque circulante no se está produciendo con los ratios esperados o necesarios para alcanzar dos grandes objetivos que tenemos sobre la mesa: el de la neutralidad climática y el de la seguridad. Hasta septiembre de este año las matriculaciones han caído un 33,3% respecto a los niveles de 2019 y digo 2019 porque no nos podemos comparar al año 2020. Como decía, en lo acumulado hasta octubre, el mercado de vehículos tiene un volumen total de unos 700 000 vehículos. Lo mismo ha ocurrido con la producción. La producción está cayendo también, en primer lugar, por la debilidad de los mercados y, en segundo lugar, por el bien conocido caso asociado a la ausencia de microchips, que está afectando a nivel mundial a toda la industria de la automoción.

En general, por compartir datos de previsiones de cierre de año, la situación en términos de mercado y producción en el año 2021 se prevé que sea más grave incluso que la de 2020, con la situación excepcional de la pandemia. Estimamos que el mercado este año, son previsiones, no cerrará por encima de las 900 000 unidades y que estaremos en cifras muy similares a las de 2020, año en el que saben ustedes que hubo cierre de fábricas y de los concesionarios durante un periodo mayor a dos meses. Esto representa una caída del 26,5% respecto a los datos de 2019. Y en cuanto a la producción, las cifras que manejamos a día de hoy también son negativas y muy asociadas, como decía, a la crisis de los microchips y a la debilidad de los mercados. Normalmente España está preparada para fabricar 3 millones de vehículos y este año vamos a estar en cifras muy parecidas a las del año pasado, 2,1 millones de vehículos aproximadamente. Los motivos principales son el estrangulamiento de la demanda por no haber producción suficiente debido a la ausencia de microchips, pero también la debilidad asociada a la incertidumbre del consumidor ante la crisis económica. No nos engañemos, muchas personas, que podrían hoy ser susceptibles de comprar un vehículo nuevo, están retrasando su toma de decisión muy asociada a la incertidumbre de las políticas de movilidad en las ciudades y a la incertidumbre de la crisis económica.

Estos son los principales datos de contexto del sector y ahora me quiero enfocar en cuál es la situación del parque circulante en España. Ustedes saben bien que en España tenemos, aproximadamente, un parque circulante de unos 29 o 30 millones de vehículos en total, dependiendo de las cifras que se manejen, unos 25 millones de turismos, que es el grueso del parque circulante. A día de hoy España sigue teniendo uno de los parques circulantes más envejecidos de toda Europa, un envejecimiento, además, que no se mitiga, sino que crece año a año. Este es un dato muy importante a tener en cuenta, ya que las consecuencias del envejecimiento del parque han puesto de manifiesto en esta última década un impacto importante en la seguridad vial, no solo en la eficiencia, y en el medio ambiente, del que parece que solo se habla ahora. Por darles datos concretos, la edad media del parque de turismos en España se sitúa a día de hoy en 13,1 años. Fijense en que, en general, la edad media de achatarramiento de un vehículo en España es de alrededor de 18 años y la edad media del parque está por encima de 13 años; es decir, cada vez se acerca más la edad media del parque a la edad media de achatarramiento de un vehículo en España. Ha ido creciendo de manera muy paulatina. En 2006 teníamos una edad media de 7,8 años; en 2017 de 11,95 años; en 2019 de 12,6 años y en 2020, como les decía, de 13,1 años. La evolución no está siendo positiva y no estamos consiguiendo mitigar este impacto de crecimiento de la edad media del parque circulante. El impacto se está produciendo en todos los segmentos de vehículos, es decir, en los turismos, en las furgonetas y en los camiones de más de 3500 kilos y no tanto en las tractoras porque es un mercado muy asociado a la actividad económica y se renueva con mayor facilidad.

Hay otro aspecto que me gustaría compartir con ustedes. Les he dado datos del mercado de vehículos nuevo, pero un indicador también preocupante es cómo está evolucionando el mercado de vehículos de ocasión. El mercado de vehículos de ocasión es un mercado que debe existir y es un mercado sano, siempre y cuando no sea un mercado de vehículos de ocasión de vehículos muy antiguos, y lo que está ocurriendo en España es que la evolución de las transferencias, por ejemplo, de vehículos de ocasión de más de 20 años, crece año a año en cuotas muy relevantes. Por ejemplo, del año 2017 al año 2018 creció en un 14%; del año 2018 al año 2019 en un 17% y del año 2019 al año 2020 en un 4%. Es decir, crece en cuotas importantes el mercado de vehículos de ocasión que deberían estar achatarrados por tener más de 20 años. Recuerden que les he dicho que la edad media de achatarramiento de un vehículo en España

cve: DSCD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 4

está en torno a los 18 años. Esos vehículos no cuentan con los elementos de seguridad básicos y les pongo algunos ejemplos. Un vehículo de más de 20 años ni siquiera fue sometido a ensayos de colisión frontal o colisión lateral, esos ensayos que se suelen ver en televisión de un coche impactando sobre una superficie o una superficie impactando sobre el lateral de un vehículo; no cuentan con sistemas de airbags ni con aviso de cinturón de seguridad; no cuentan con sistemas de asistencia a la frenada ni de ABS, que ha mitigado muchas muertes en Europa y en España y tampoco cuentan, evidentemente, con sistemas de protección de peatón, que es uno de los grandes retos que tenemos ahora sobre la mesa, ni con muchos elementos de seguridad adicionales. Con lo cual, que el mercado de vehículos de ocasión de más de 20 años esté creciendo en estas cuotas no es un indicador positivo para los fines que pretendemos.

Uno de los objetivos principales que desde ANFAC queríamos trasladar en esta comparencia es que el debate de la seguridad vial tiene que ocupar el mismo protagonismo, en nuestra humilde opinión, que está ocupando hoy en la discusión y en el debate político la neutralidad climática. Ambos elementos deben ir de la mano para cumplir con la Estrategia visión cero que tenemos establecida en la Comisión Europea como objetivo, así como con la Estrategia de neutralidad climática 2050, que también tenemos establecida. Desde nuestro punto de vista, creemos que el debate de la seguridad vial ha perdido fuerza y protagonismo en los últimos años respecto al del cambio climático, la descarbonización y la neutralidad climática y que deben ir de la mano porque son ambos especialmente importantes.

¿Cuál es la situación de la seguridad vial? Les voy a dar datos, aunque los conocen ustedes mucho mejor que yo. La evolución de la siniestralidad en las carreteras en España y en Europa ha ido mejorando, incluso aun cuando el parque automovilístico se ha multiplicado por tres en Europa, creciendo de 200 a 280 millones de vehículos en el periodo 2001-2019, que son los últimos datos que manejamos, y se ha incrementado en España también de 21 millones a 29,4 millones, unos 8 millones de vehículos más en los últimos diez años aproximadamente. Aun cuando el parque circulante ha aumentado, los indicadores y las cifras respecto a las víctimas mortales anuales en carretera en España han mejorado. De hecho, aunque en la presentación yo les he mostrado los últimos datos de víctimas mortales por cada millón de habitantes en España en el año 2019, los datos provisionales de 2020 ya nos sitúan en el cuarto puesto con respecto a Europa.

En cualquier caso, desde nuestro punto de vista no es suficiente para alcanzar ese objetivo estratégico de visión cero y hay que seguir trabajando en las principales causas de los accidentes, que ustedes conocen perfectamente bien. En primer lugar, el factor humano, que es la principal causa de los accidentes de tráfico con las distracciones, el comportamiento temerario, el exceso de velocidad y no tener la percepción adecuada del riesgo que supone conducir un vehículo; en segundo lugar, las condiciones ambientales y estructurales de la vía, que es otro de los aspectos principales asociados a las causas de los accidentes y, en tercer lugar, los fallos técnicos de los vehículos, el estado de los neumáticos, etcétera. Es cierto que el 90 % de los accidentes en carretera están relacionados con los errores humanos. Por tanto, de esos tres factores el error humano es el que mayor peso tiene. Por darles datos provisionales del año 2020, las distracciones al volante causaron en el año 2020 el 31 % de las muertes en España, el alcohol fue la causa del 27 % de las muertes en carretera y la velocidad fue la causa del 25 % de las muertes en carretera. Estos tres factores tienen que ver con el comportamiento del conductor al volante y por eso los fabricantes estamos trabajando en una tecnología que trate de mitigar estos factores asociados a la siniestralidad en la carretera. Además, en lo que respecta a la seguridad, los fabricantes se han adelantado, sobre la base de su compromiso firme por mejorar la seguridad vial, a cualquier marco regulatorio que pudiera venir posteriormente. Normalmente los elementos de seguridad en los vehículos están preparados antes de que la propia Comisión Europea los haga obligatorios, con lo cual yo creo que es un indicador importante del compromiso de los fabricantes con la reducción de la siniestralidad.

¿En qué tipos de seguridad nos estamos enfocando? Pues en todos aquellos sistemas de seguridad activa que tratan de controlar constantemente el rendimiento del vehículo de manera que se prevea el accidente y se evite o mitigue el mismo antes del impacto. Los sistemas de seguridad activa incorporados en los vehículos están activados constantemente para que este accidente no se produzca. También tenemos los sistemas de seguridad pasiva, que son aquellos que protegen a los ocupantes una vez que el accidente ya se ha producido, es decir, tratan de reducir el impacto del accidente o el nivel del daño y estamos hablando, por ejemplo, de los cinturones de seguridad, de los airbags y de la propia carrocería del vehículo que se diseña ahora para absorber la energía del impacto, es decir, que esa energía la absorba la carrocería y no el ocupante o los ocupantes de los vehículos. Por último, los sistemas de seguridad terciaria, basados en que, cuando ya se ha producido el accidente, la intervención o la asistencia

cve: DSCD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 5

a las víctimas sea lo más rápida posible, es decir, en esos sesenta minutos preciados en los que es necesario actuar para que el accidentado no tenga tantos daños. Uno de los sistemas más importantes ha sido la llamada de emergencia o el eCall.

¿Dónde nos estamos enfocando —y termino ya la presentación— ahora mismo los fabricantes? En todos los elementos de seguridad pasiva, los que actúan cuando el vehículo ya ha tenido ese siniestro, que ya están muy consolidados y hay poco margen de actuación respecto a esos elementos. Por eso, la Comisión Europea, en la última regulación más importante que se ha desarrollado sobre seguridad, se ha enfocado mucho en todo lo que tiene que ver con la seguridad activa, es decir, la prevención del accidente. ¿Qué elementos son los más relevantes dentro de la seguridad activa y los que más porcentaje tienen de mitigar el accidente? Tenemos, por ejemplo, el Asistente de Velocidad Inteligente, ese elemento que se conoce como ISA por sus siglas en inglés, que es un elemento que puede llegar a reducir las víctimas en carretera hasta en un 8,7% leyendo las señales de la vía y adecuando la velocidad del vehículo a las mismas, es decir, que el usuario no sobrepase la velocidad indicada en la vía, que es una de las causas fundamentales de accidentes como velamos antes. También están los sistemas AEBs de asistencia de emergencia a la frenada, que tienen un impacto muy importante en la reducción de accidentes. En los próximos meses los vehículos van a incorporar esa caja negra, o lo que nosotros llamamos Registrador de Datos de Eventos, para tener más información sobre las causas del accidente que se ha producido. Incorporarán también sistemas de mantenimiento del carril, que es una de las causas fundamentales de los accidentes debido a distracciones. Muchos vehículos, si se va el vehículo de la vía, corrigen la trayectoria y este sistema será obligatorio el año que viene para una gran parte del segmento de los vehículos. También incorporarán una interfaz para la instalación de alcoholímetros. Además, nuestra Ley de tráfico está proponiendo incluso ir un poco más allá y nosotros estamos absolutamente de acuerdo con exigir estos parámetros. También incorporarán sistemas avanzados para las distracciones, es decir, sistemas que permiten avisar al conductor cuando está despistado de la conducción vibrando el volante, por ejemplo.

Acabo con otro mensaje con el que quiero cerrar esta comparecencia: avanzar en los sistemas de automatización de los vehículos. No estamos pretendiendo que los vehículos ya conduzcan solos, pero existe tecnología semiautomática o elementos que pueden incorporar determinados grados de automatización a los vehículos que creemos que pueden ayudar a la seguridad vial y España debe avanzar en la regulación. Nuestro código de circulación y nuestra Ley de tráfico deberían al menos habilitar el marco para que los sistemas que ya están homologados y certificados por los fabricantes de automóviles, y que ya se pueden comercializar en países como Alemania o Francia, porque han adaptado su código de circulación, pudieran comercializarse también en España. Para eso hay que modificar nuestra Ley de tráfico y permitir que los sistemas automatizados puedan formar parte de los vehículos y puedan ser utilizados en las carreteras españolas para reducir la siniestralidad.

Por mi parte nada más, solo quiero agradecer su atención y, por supuesto, ponerme a su disposición para cualquier pregunta o aclaración.

Gracias.

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

Pasamos al turno de portavoces. En primer lugar, tiene la palabra el señor Ruiz de Pinedo.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: No voy a intervenir. Solo quiero agradecer la exposición porque nos ha parecido realmente interesante.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Gorospe.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Intervengo brevemente también, presidente.

Buenas tardes. Quiero agradecer a la señora García Hermo la información aportada y hacerle una pregunta sobre esta reclamación que usted hace desde el sector de que se debe avanzar en el marco regulatorio. Usted propone algunas propuestas de otros países que tienen regulaciones y no sé si tiene alguna en concreto que sepa que está más o menos en una situación parecida de madurez del mercado y que pueda servir de referencia para no perder ese paso al que usted se refería.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Vox tiene la palabra el señor Alcaraz.

cve: DSCD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 6

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muchas gracias, presidente.

Señora García, muchas gracias por su exposición porque nos ha aclarado algunas de las dudas que podíamos tener por la situación que pasa el sector del automóvil actualmente en España. Realmente es una exposición bastante preocupante en tanto que representa una cantidad muy importante del producto interior bruto en España la fabricación de coches de forma directa e indirecta y cómo afecta al trabajo.

Quiero hacerle solamente tres preguntas. La primera es si usted considera que España está preparada para el cambio de los coches de diésel y de gasolina a esos coches eléctricos que se están promocionando de alguna manera, teniendo en cuenta que más de 15 millones de coches duermen actualmente en la calle. Por lo tanto, nos encontramos ante un problema, ya que casi más de la mitad del parque móvil no tiene acceso a una carga de unas baterías que hoy por hoy necesitan horas para cargarse.

La segunda pregunta que quiero hacerle es cómo está afectando al sector el encarecimiento de la electricidad en tanto que sabemos que España es precisamente cada vez menos competitiva en el precio de la electricidad a la hora de producir un vehículo. ¿Cómo va a afectar eso de cara a un futuro? Y quiero saber, aparte de los problemas de los chips y del servicio, etcétera, que están ralentizando la producción de vehículos, si el problema del coste eléctrico lo vamos a arrastrar con competitividad con respecto a otros países.

La última pregunta, al ver los datos de envejecimiento del parque móvil, que va creciendo en estos últimos años de forma alarmante, es si cree que la Administración y, en este caso, las instituciones están haciendo lo suficiente para apoyar al sector y facilitar que el consumidor pueda realizar ese cambio de vehículo.

Muchísimas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Gago.

El señor **GAGO BUGARÍN**: Muchas gracias, presidente.

Muy buenas tardes a todos. Doña Arancha, es un placer escucharla y un placer también que ANFAC tenga la oportunidad de participar en esta importante Comisión para hablar de la Estrategia del decenio. Por supuesto, me sumo a las palabras dichas anteriormente por mi compañero de la importancia que el sector automovilístico tiene para nuestro país y en concreto para mi provincia y para mi ciudad, Pontevedra y Vigo.

Dicho esto, quiero asegurar que el Grupo Parlamentario Popular comparte los objetivos que persiguen la ONU y esa estrategia como es la reducción de un 50% de las muertes y las lesiones en las carreteras, como es la promoción activa de medios de transporte ambientalmente racionales y seguros, como es contar con una buena y sensible parte de iniciativas que permitan la seguridad de los usuarios vulnerables, etcétera. Pero, centrándonos en su intervención, compartimos muy de lleno los tres factores en los que ustedes creen que debemos trabajar desde la parte regulatoria de la institución, desde el Congreso de los Diputados. En primer lugar, me refiero al factor tecnológico, el que más nos preocupa. Compartimos con usted la necesidad de renovar el parque automovilístico español por dos razones: porque la mitigación de las emisiones de monóxido y dióxido de carbono mejoraría la calidad del aire y reduciría las muertes prematuras y porque en materia de seguridad vial, a tenor de los resultados que ustedes recogen en el informe, una mayor longevidad del vehículo supone un aumento exponencial de la tasa de fallecidos y de lesionados. En conclusión, parece evidente que la tenencia de un parque automovilístico cada vez más envejecido incide muy negativamente y, por lo tanto, el Grupo Parlamentario Popular le pregunta si considera que el actual Gobierno está adoptando las medidas necesarias para afrontar esto ya no solo a nivel nacional, sino a nivel internacional. Le diría que nuestra conclusión es nítida y es que no, que las ayudas al achatarramiento son insuficientes y que el Plan Moves para la instauración del vehículo eléctrico demuestra que tampoco permite esa renovación en el año 2021. Por ello le pregunto si considera necesario poner en marcha un nuevo Plan Renove bien pensado, acordado con el sector y con toda la industria de la cadena auxiliar que permita, en definitiva, renovar no solo con vehículos eléctricos, sino —estamos hablando del próximo decenio en el que existe aún desarrollo de la tecnología— renovar también los vehículos de combustión, habida cuenta de lo que estamos hablando. La mejora tecnológica que incorporan los vehículos que salen de las fábricas de automoción españolas garantizan a día de hoy una reducción significativa en materia de seguridad vial de lesionados y fallecidos y en materia de reducción de emisiones es evidente que es exponencial también la mitigación. Por lo tanto, ya le adelanto que nosotros tenemos toda la voluntad en este período de preiniciativas a los Presupuestos Generales

ovc.DSCD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 7

del Estado de incluir un plan Renove. Evidentemente, nosotros tenemos claro que la inversión en el buen mantenimiento de las infraestructuras viarias es fundamental para garantizar la mejor seguridad vial, pero le pregunto si hay alguna mejora que ustedes consideran que deberíamos poner en marcha con carácter inmediato en materia de infraestructuras en nuestro país.

Para terminar, me refiero al tercer factor. Estoy muy de acuerdo con ustedes también en la influencia de la seguridad activa y pasiva y en el recorrido que tiene la influencia de la seguridad activa en los próximos años para garantizar una mejora de la seguridad vial.

Muchas gracias.

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

Para concluir, por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Pérez Abellás.

El señor **PÉREZ ABELLÁS**: Gracias, presidente. Buenas tardes, señorías.

Señora García Hermo, gracias por su intervención, por su exposición. Nos ha quedado bastante claro la visión que tiene Anfac de cómo está el sector del automóvil, un sector que, como usted bien muestra en su diapositiva de la documentación que nos ha aportado, implica el 10% del PIB y representa el 9% de la población activa.

Su intervención me ha parecido no solamente circunscrita a seguridad vial, a esta Comisión, sino que también podríamos estar en Industria, en Transición Ecológica o incluso podríamos estar hablando también con el Ministerio de Trabajo, creo que afectaría a todos esos ámbitos. Por eso, yo le quería hacer algunas preguntas, más que entrar en la exposición que usted ha hecho.

Respecto a la inversión en I+D+i, ¿qué volumen de inversión o qué porcentaje a inversión en I+D+i considera usted que la industria automovilística debería dedicar? Si pudiera precisararlo.

Luego, también me gustaría preguntarle qué volumen de inversión sería necesario para transformar el nuevo ecosistema en los próximos diez años, si pudiera adelantarnos ese dato. Y dentro de esta misma pregunta, ¿qué responsabilidad tendría la industria automovilística en inversión en fábricas, infraestructura eléctrica o en tecnología?

También me gustaría pedirle, puesto que el primer Perte que se ha aprobado fue el del vehículo eléctrico, si nos podría avanzar algunos datos de cómo está esta situación.

Otra pregunta que le quiero plantear es si desde la perspectiva de Anfac se podría mejorar el tema del *leasing* en España con relación a Europa.

Para terminar, me gustaría preguntarle asimismo con respecto a las baterías de iones de litio: para ser competitivas, qué nivel de eficiencia deberíamos conseguir, puesto que creo que el tema está todavía un poco verde. Le agradezco su intervención y espero que nos pueda contestar.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Abellás.

Concluido este trámite de los portavoces, tiene a continuación la palabra la señora García Hermo para contestar y añadir lo que considere oportuno. Tiene diez minutos. Muchas gracias.

La señora **DIRECTORA DEL ÁREA INDUSTRIAL Y MEDIO AMBIENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES, ANFAC** (García Hermo): No sé si he tomado nota de todo lo que me han comentado; si se me olvida alguna cosa, trataré de completar lo máximo posible.

Preguntaban respecto a la regulación de la Ley de tráfico. Para que ustedes lo conozcan, lo que ocurre respecto al marco regulatorio de circulación es que cada Estado miembro es soberano; es decir, el Reglamento de Circulación en España, digamos, puede decidir sus requisitos técnicos o administrativos concretos respecto a Francia, Alemania o Reino Unido. A día de hoy, Europa ya está regulando distintos grados de automatización en los vehículos. El último gran elemento que se ha regulado es el sistema de mantenimiento de carril, el que decía que mantenía al vehículo en el carril con independencia de la actuación del conductor. Alemania, por ejemplo, ya modificó su marco del código de circulación en el año 2017 y ahora está abordando otra modificación de su código de circulación para permitir vehículos con un grado de autonomía 4, que es básicamente un vehículo que es capaz de conducir solo; es decir, la máquina toma el control del vehículo sin la atención del conductor en determinados trayectos, por ejemplo, autovías, etcétera. Eso a día de hoy en España no se podría realizar, pero tampoco se podría utilizar un vehículo con un nivel 3 de automatización, es decir, aquel en el que aunque el conductor no

cve: DSCD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 8

perda la atención de la conducción en ningún momento, siempre esté atento, el vehículo pueda tomar el control del mismo durante un periodo determinado. Por seguir con el ejemplo, ya digo que Alemania permite eso en su código de circulación, Francia acaba de modificar su ley de tráfico creo que allá por el mes de mayo o el mes de junio —les podemos compartir las referencias—, y también permite esta circulación de vehículos, incluso establece el marco habilitador para otros grados de autonomía más concretos según vayan introduciéndose en el mercado. Por tanto, lo que pretendemos con nuestra demanda es que España no pierda el paso. O sea, España es, como decía, el segundo fabricante de vehículos en Europa y creemos que debemos aspirar a ser una referencia también en lo que tiene que ver con el vehículo automatizado.

Para ello, ¿qué estamos solicitando desde Anfac? Que aprovechando la modificación de la Ley de tráfico —que no se modifica todos los días, y ustedes lo saben bien— al menos introduzcamos en ella el marco habilitador para permitir —marco habilitador, insisto, más allá de lo luego se establezcan regulatoriamente en otras piezas legislativas las especificaciones concretas— la circulación de vehículos con distintos grados de autonomía en España; simplemente estamos pidiendo eso. En el trámite en el Congreso de los Diputados ya se ha introducido alguna enmienda de este tipo, pero se podría ir un poquito más allá. Estamos trabajando ahora mismo en el trámite en el Senado, insisto, para conseguir ese marco habilitador y dar un pasito más, que sería que al menos los sistemas automatizados de los vehículos queden registrados —es algo obvio y razonable— por la Dirección General de Tráfico cuando ese vehículo incorpore esos sistemas automatizados. Es decir, lo que estamos pidiendo desde el sector es un marco habilitador y una pequeña trazabilidad, mínima, de que ese vehículo lleva un sistema automatizado, el que sea, con sus condiciones de operación, etcétera. Eso es lo que se está solicitando desde el sector, para aprovechar este momento de modificación de la Ley de tráfico y no perder el paso.

Me preguntaba desde el Grupo Vox el señor Alcaraz, si no me equivoco, si España está preparada para el cambio al coche eléctrico, del coche de gasolina al coche eléctrico, y hablaba de los 15 millones que duermen en la calle y necesitan esa recarga para vehículo eléctrico. Avanzamos lentamente en la electromovilidad, en la propia presentación yo les proporcionaba algunos datos. España, a día de hoy, se encuentra a la cola de Europa en lo que respecta a cuota de mercado del vehículo electrificado y también en lo que respecta al despliegue de infraestructura de recarga de acceso público, que es la importante, es decir, la que te da la oportunidad de cargar en la calle si no tienes la oportunidad de tener una plaza de garaje donde instalar un punto de recarga. Estamos, decía, a la cola de Europa en ese sentido, aunque se están planteando iniciativas que creemos que van en la buena línea, no solo los planes Moves, sino modificaciones del propio marco regulatorio para mejorar el despliegue de la infraestructura de recarga en España, pero debemos acelerar y no errar en el camino. Cuando digo esto me refiero a que debemos aspirar a tener un mayor despliegue de puntos de recarga de acceso público en España en lo que yo llamo las tres ces: en cantidad, en calidad y en capilaridad, suficientes a lo largo de todo el territorio.

Por compartir un dato con ustedes, el 84 % de los puntos de recarga en España a día de hoy son de baja potencia, de menos de 22 kilovatios. Eso significa que una persona que no tenga posibilidades de cargar en su casa y vaya a un punto de acceso público tendría que estar cargando más de tres horas mínimo para tener un 80 % de la carga de su vehículo. No podemos pedirles a los ciudadanos que se compren un vehículo eléctrico, que cuesta un 25 % más, y además no asegurarles la accesibilidad y el uso razonable del vehículo. A lo que debemos aspirar como país es a que el vehículo electrificado sea un vehículo de todo uso; es decir, no sea un segundo o un tercer vehículo, sino que sea el vehículo que se pueda comprar cualquier ciudadano por accesibilidad al mismo precio. Los fabricantes ya están haciendo un esfuerzo importante, de la misma manera que el propio Gobierno, con los planes de incentivo a la compra de esos vehículos electrificados. Pero donde más estamos poniendo el foco ahora los fabricantes, porque ya no es el dilema del huevo o la gallina, ya hay coches, ya hay muchos coches, ya hay muchos modelos de coches, ya todos los fabricantes tienen oferta suficiente y atractiva de vehículo electrificado, es en que nos falta infraestructura de recarga. No debemos, como digo, errar; es decir, debemos ser capaces de tener un mapa aspiracional de infraestructura de recarga de acceso público en España, calendarizado por año, por comunidades autónomas, por provincias, por principales vías. Ahí valoramos de manera positiva el anuncio que hizo el presidente del Gobierno de que haya una gobernanza en infraestructura de recarga de acceso público en España, y apelamos a que se ponga en marcha cuanto antes para empezar a trabajar sobre ello, pero, desde luego, hay mucho camino por hacer y hay que pisar el acelerador, por decirlo de alguna manera, y no errar en el camino; no nos podemos permitir ese fallo.

cve: DSCD-14CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 9

¿Cómo afecta el coste de la electricidad al sector de automoción? Entiendo que se refería al coste de fabricación de un vehículo. Antes de esta crisis energética en la que está inmerso el mundo entero, España ya no era competitiva en costes energéticos. En España, en la fabricación de vehículos o la adjudicación de inversiones para la fabricación de vehículos, aunque somos muy competitivos y por eso somos los segundos fabricantes de vehículos en Europa, digamos, no contamos con el efecto sede, aspecto muy importante, entonces, las inversiones que realizan los fabricantes se realizan por céntimos de euro; o sea, la decisión de que un coche se fabrique en Almusafes, Valencia, o en la fábrica de Turquía se toma por céntimos de euro. Cualquier elemento que afecte a nuestros factores de competitividad, por ejemplo, el energético, nos puede situar en una situación de absoluta vulnerabilidad, y, sobre todo, aparte del precio de la energía, es la certidumbre respecto al mismo. Es decir, las inversiones o los periodos de fabricación de un vehículo se planifican, digamos que es un producto con una planificación muy a medio y largo plazo, es un producto de larga producción, y cuando nos hacemos adjudicatarios de una inversión tenemos que tener cierta certidumbre respecto a cuáles van a ser nuestros costes laborales, nuestros costes logísticos y nuestro coste energético, ese es un aspecto muy importante. Por eso estamos siguiendo muy de cerca la evolución del coste energético y las medidas que está tomando el Gobierno para mitigar estos efectos indeseables en un sector, insisto, que no solo afecta a la industria de fabricantes, sino al resto de la industria en España, y lo conocen perfectamente bien.

Respecto a si la Administración está haciendo lo suficiente para la renovación del vehículo —había dos preguntas parecidas por parte de distintos diputados—, creemos que cuando se ponen objetivos ambiciosos respecto, por ejemplo, a la electromovilidad o la mejora de la seguridad vial, hay que poner sobre la mesa también instrumentos muy ambiciosos. Ahora Europa, por ejemplo, en materia de cambio climático, está planteando objetivos aún más ambiciosos en términos de reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos. Si ya difícilmente íbamos a conseguir esos objetivos de reducción de emisiones de CO₂ con la tendencia que veníamos trayendo, si no ponemos instrumentos ambiciosos sobre la mesa, sería más difícil aún. Por eso, nosotros creemos que hay que trabajar en tres grandes ejes y uno transversal: el primero, trabajar lo máximo posible en planes de incentivo de la demanda adecuados, eficientes y que se pongan en marcha de una manera rápida y entendible por el ciudadano. Se han dado grandes pasos, por ejemplo, el Plan Moves III que está ahora en marcha. Aunque sigue siendo un plan que tienen que poner en marcha las distintas comunidades autónomas, ha mejorado en dotación, ha mejorado en que es un plan a largo plazo, es decir, creemos que no vamos a tener ese mercado a picos de: sale el plan, crece muchísimo la demanda, luego vuelve a caer. Digamos que es un plan que dota de mayor certidumbre y más estructural, pero, desde luego, desde el punto de vista de dotación, todavía no está en los niveles que están Alemania, Francia o la propia Italia. Quizás se podría crecer en ese ámbito y también en el ámbito de la eficiencia en la puesta en marcha de esos planes. Insisto, se están dando buenos pasos, pero siempre hay capacidad de mejora desde nuestro punto de vista.

Me preguntaban también qué se podía hacer en materia de infraestructuras. España no tiene una mala red de infraestructuras, ha habido grandes inversiones, probablemente se sigan haciendo, no tenemos una queja particular en ese sentido. Si bien, por comentar algo que a futuro deberíamos poner sobre la mesa por lo menos para estudio, es lo que tiene que ver con la adecuación de las infraestructuras para la tecnología de la conectividad y automatización de los vehículos. Les pongo un ejemplo claro. Hablaba yo antes del ISA, del Asistente de Velocidad Inteligente, que probablemente no funcione bien en todos los casos y en todas las carreteras españolas, francesas y alemanas. ¿Por qué? Porque no existe una armonización de la señalización de tráfico, así de sencillo. Si no somos capaces de que la infraestructura evolucione o se comunique de una manera correcta con la tecnología de los vehículos, perderemos eficiencia en las inversiones que se realizan en los sistemas. Y este es un sistema supersencillo: lee la señal y adecúa la velocidad del vehículo a esa señalización. No les voy a engañar, está analizado por parte de la Comisión Europea, no va a funcionar, no va a tener un grado de efectividad del 100%, que sería lo deseable, precisamente por esa falta de armonización en la señalización. Si seguimos avanzando en otros sistemas más asociados a la automatización de los vehículos, las simples líneas divisorias de las carreteras, la línea continua, la línea discontinua, etcétera, si no están bien mantenidas, si no está todo bien señalizado, pues el sistema de abandono de carril no funcionará con el 100% de su efectividad. Entonces, no se trata tanto de grandes inversiones en las vías, que siempre son bienvenidas, sino del mantenimiento y de la adecuación de las que tenemos a día de hoy para los sistemas que ya están en los vehículos o que van a venir muy próximamente, al menos desde nuestro punto de vista.

cve: DSCD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 10

Me preguntaba el Grupo Socialista, el señor Pérez Abellás, respecto a la inversión necesaria en I+D+i por parte del sector. En España, el sector de la automoción invierte el 5% de su facturación en investigación, desarrollo e innovación, es el sector industrial que más invierte en I+D+i. En Europa, los fabricantes de automóviles invierten al año más de 54 000 millones de euros en I+D+i; es el sector que más invierte en I+D+i en Europa, repito, con esos 54 000 millones de euros.

Respecto al Perte VEC, algunos datos de cómo va la situación. Se publicó antes del verano el marco que va a tener ese Perte VEC, con casi 3000 millones de euros de inversión asociados a toda la cadena de valor de la electromovilidad. Para el sector es un plan bienvenido, ahora estamos esperando la concreción de las bases regulatorias de ese Perte VEC, esperamos disponer de ellas lo antes posible; en principio, por la información que tenemos, previsiblemente estarán antes de finales de año. De la misma manera, sobre esas bases, que es donde se verá la letra fina de cómo va a funcionar el plan, esperamos y apelamos a que sea lo más eficientemente posible y que seamos capaces de invertir de manera eficiente y eficaz esos 2975 millones de euros y que vayan, como digo yo, a los hierros y las máquinas de nuestras fábricas y nos sitúen en un entorno competitivo ventajoso y que, en la medida de lo posible, nuestros factores de competitividad se vean mejorados.

Baterías de iones de litio, preguntaba si eran competitivas. No sé si he entendido bien la pregunta, no sé si se refería a si debemos fabricar aquí baterías. ¿Se refería a eso?

El señor **PRESIDENTE**: Muy conciso ya, por favor.

La señora **DIRECTORA DEL ÁREA INDUSTRIAL Y MEDIO AMBIENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES, ANFAC** (García Hermo): Acabo.

La fabricación de baterías va a venir muy de la mano igual que el resto de partes, piezas y componentes. Cuando se desarrolló la industria del automóvil, se desarrolló todo el tejido de partes, piezas y componentes que tenemos a día de hoy, que es una referencia a nivel mundial. En la medida en que atraigamos inversiones de vehículo electrificado en España, por ejemplo, el Perte VEC puede ser un elemento importante para atraer esas inversiones, el tejido auxiliar se seguirá desarrollando de manera acompañada. España, a día de hoy, no está en la mejor de las posiciones dentro de Europa para atraer fabricación de baterías de litio o de sodio, de lo que sea; hay países que nos llevan la delantera y lo sabemos todos. Donde tenemos que poner el foco es en hacer que nuestras fábricas atraigan esas inversiones de vehículo electrificado y posteriormente, y aprovechando el efecto tractor de esa fabricación de vehículos electrificados, seguro que se desarrollará todo el tejido adyacente, donde las baterías, sin duda, tendrán un papel muy relevante.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora García Hermo, por el esfuerzo de contestación a todas las preguntas. Le agradecemos su comparecencia y esperamos tener alguna ocasión más de tenerla por aquí. Muchísimas gracias y buenas tardes.

Hacemos una pausa de un minuto para despedir a la compareciente y recibir al siguiente. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR DIRECTOR GERENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE ENTIDADES COLABORADORAS DE LA ADMINISTRACIÓN EN LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS, AECA-ITV (MAGAZ PILAR). (Número de expediente 219/000638).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con la sesión y vamos a recibir ahora a la asociación que representa a la práctica totalidad de los centros de ITV de España, la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos, AECA-ITV. En su nombre va a comparecer su director gerente, don Guillermo Magaz.

Señor Magaz, cuando usted quiera, tiene la palabra por quince minutos.

El señor **DIRECTOR GERENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE ENTIDADES COLABORADORAS DE LA ADMINISTRACIÓN EN LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS, AECA-ITV** (Magaz Pilar): Buenas tardes.

En primer lugar, quisiera agradecer al presidente de la Comisión sobre Seguridad Vial y a los miembros y señorías presentes la posibilidad de comparecer en esta Comisión para presentar los retos y oportunidades para alcanzar una mejor movilidad segura que el sector ITV considera esenciales y que entendemos que deberían tenerse en cuenta en una estrategia española de seguridad vial 2021-2030.

cve: DSCD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 11

Ante todo, y como ha introducido el señor presidente, quisiera indicar que hablo en representación del sector de ITV como responsable de la asociación AECA-ITV y que, como ya se ha indicado, incluye al 96 % de los operadores que están hoy en día implantados en territorio español, representa a la práctica totalidad de los operadores en el territorio. En un foro como este, lleno de expertos sobre seguridad vial, indicar el gran servicio que realiza la ITV al proteger a la sociedad no es necesario, pero sí me gustaría recordar la función de la ITV claramente establecida e implantada como herramienta de la Administración para asegurar que los vehículos circulan en las condiciones de seguridad y medioambientales exigibles. Su servicio y valor está reconocido por todos los estamentos nacionales e internacionales de la seguridad vial. Confirmación de ello, y gracias al trabajo que se realiza día a día en todas las comunidades autónomas, el último estudio realizado por la Universidad Carlos III de Madrid sobre la contribución de la ITV a la sociedad estima que la ITV evita al año 17700 accidentes, cerca de 12100 heridos y, lo más importante, evita 133 personas fallecidas en siniestros de circulación y 406 personas fallecidas por emisiones contaminantes. Es decir, la ITV evita un total de 539 víctimas, personas fallecidas al año. Estos datos son por sí solos bastante concluyentes sobre la eficacia y efectividad de la ITV en la mejora de nuestra sociedad.

En esta comparecencia voy a exponer los puntos claves que creemos son necesarios, como decía anteriormente, en la estrategia, pero centrados principalmente en el vehículo, donde tenemos un extenso conocimiento de la situación del parque. Es evidente que la evolución tecnológica de los vehículos y la obligatoriedad de equipamiento de nuevos sistemas de seguridad activa y pasiva establecidos por la General Safety Regulation, así como la conectividad entre los vehículos y las infraestructuras, son factores esenciales en la reducción de la siniestralidad en nuestras vías. Y cuantos más sistemas de seguridad podamos adaptar a los vehículos y se pongan en funcionamiento, más rápidamente alcanzaremos ese objetivo tan deseado por todos de cero víctimas mortales en el año 2050, que ojalá sea antes de ese año. Pero todos estos nuevos sistemas de seguridad requieren y requerirán la comprobación por parte de la Administración para asegurar su correcto funcionamiento durante toda la vida útil del vehículo. Es por eso que la reglamentación europea ya establece, y deberá seguir haciéndolo, que en la implantación de estos sistemas de seguridad se facilite su comprobación en las inspecciones técnicas periódicas. Esto es un reto para el sector y ya se están investigando nuevos métodos de inspección de estos sistemas de seguridad que, si la Administración lo considera oportuno, serán adaptados a los procedimientos de inspección habituales. Pero para ello resulta imprescindible un acceso a la información de los sistemas, facilitada por los fabricantes y exigida en la homologación de los vehículos. Esta información tiene que estar en una plataforma única y común de la Administración, en la cual se encuentren en un formato estandarizado y exclusivo para la ITV los datos necesarios para poder comprobar estos sistemas. Esto ya sucede con otro tipo de información que ya existe y está disponible, como pueden ser los datos técnicos o los datos de homologación de los vehículos, información que posee la Administración y que nosotros podemos consultar y analizar respecto a los vehículos.

Es vital establecer los procedimientos para poder comprobar la tecnología del futuro y estar preparados, pero primero debemos solucionar los problemas medioambientales y que afectan a la seguridad vial actuales. Como ya se ha indicado anteriormente, permítanme que lo vuelva a repetir, la ITV es la herramienta de la Administración para asegurar que los vehículos circulan en las condiciones de seguridad vial exigibles, pero, lamentablemente, circulan por nuestras carreteras muchos vehículos a los que no se les ha comprobado su estado y no se les ha realizado la inspección técnica que les corresponde. Así, el estudio anteriormente indicado de la Universidad Carlos III de Madrid ha cuantificado lo que habría significado desde el punto de vista de seguridad vial si estos vehículos hubieran pasado la ITV, y el estudio revela que se podrían haber evitado 8800 accidentes más, haber reducido los heridos en 7200 personas más y haber evitado 161 personas fallecidas en siniestros viales y por exposición a contaminantes atmosféricos.

Estos son datos que realmente por sí solos yo creo que ya tienen bastante significado.

Esta situación, agravada aún más en esta época de pandemia, hace que el número de ciudadanos que no realizan la ITV correspondiente se esté incrementando de forma alarmante. Así, de acuerdo con los datos del Registro General de Vehículos de la Dirección General de Tráfico del parque móvil y las categorías de los vehículos y los años de matriculación de cada uno, en el año 2020 deberían haberse realizado 28,6 millones de inspecciones técnicas para cubrir todos los vehículos que tenían que pasar la inspección. Sin embargo, según los datos del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo en ese año se realizaron solo 19,6 millones de inspecciones, es decir, hay un 32 % de vehículos que no realizaron la

cve: D5CD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 12

inspección en el año 2020. Lamentablemente, esta situación ha empeorado en el año 2021. No son datos oficiales, pero según los datos que tenemos de los operadores, hay una estimación de que en este año alrededor de un 40% de los vehículos no van a pasar la ITV, es decir, cuatro de cada diez vehículos que tienen que pasar la Inspección Técnica de Vehículos no lo están haciendo.

Además, estos vehículos que no tienen la ITV vigente son los de mayor riesgo desde el punto de vista de la seguridad vial y en emisiones contaminantes. Asimismo, la no realización de la inspección no es por el coste de esta, sino por las consecuencias de no pasar la ITV. El vehículo está en mal estado, entonces hay que repararlo y lo que realmente preocupa al usuario es el coste de la reparación. Es decir, que los vehículos que no realizan la ITV son los vehículos que en peor estado se encuentran y que más riesgo suponen para la seguridad vial y medioambiental. Esto es un elevado factor de riesgo ya no solo para el usuario del vehículo y sus acompañantes, sino para el resto de usuarios de las vías públicas, que somos los que podemos sufrir esta situación de insolidaridad o de dejadez al no haber hecho la inspección correspondiente. Así, de acuerdo con el último informe de las principales cifras de siniestralidad vial en 2019 elaborado por la Dirección General de Tráfico y con una menor cantidad de vehículos que no realizaban la ITV con respecto a la actual del año 2021, el porcentaje de vehículos involucrados en siniestros con personas fallecidas o heridos que tenían la ITV caducada llegaba al 10% en los turismos, en el caso de motocicletas esta cifra llegaba hasta al 12% y en el caso de furgonetas y camiones de menos de 3500 kilos esta cifra llegaba hasta el 15%. Lamentablemente, no disponemos de datos oficiales, pero la tendencia al alza de personas que están dejando de acudir a la ITV lleva a pensar que la previsión es que estos porcentajes van a ser más elevados en el año 2021 cuando existan datos oficiales.

En conclusión, la circulación de vehículos sin la ITV es un elevado factor de riesgo en la siniestralidad vial y es por eso que debemos poner el foco en asegurar y comprobar que todos los vehículos que circulan por nuestras carreteras lo hagan habiendo superado los controles de seguridad establecidos por la administración. Para ello es necesario implementar más medidas que eviten estos comportamientos no aceptables y que proponemos incluir en la estrategia española de seguridad vial 2021-2030. Básicamente, planteamos dos vías de actuación: por un lado, la vía formativa y, por otro, la vía legislativa y ejecutiva. Desde el punto de vista formativo, se deben fomentar aún más los excelentes cursos que la Dirección General de Tráfico, la Guardia Civil, las policías autonómicas, las policías locales y las fundaciones y asociaciones imparten en los colegios y centros formativos, aportando el valor real de la ITV como herramienta para la sociedad para salvar vidas y proteger el medio ambiente. Debemos cultivar este bien social desde muy pequeños a los niños, pero al final, esto es algo cuyo resultado se verá en el futuro, no es un resultado a corto plazo. Además, debemos reforzar este mensaje en la formación de nuevos conductores, así como en los cursos de seguridad laboral de los sectores implicados en el transporte. Otra medida sería incrementar las campañas informativas y de concienciación de la Dirección General de Tráfico, policías autonómicas y policías locales, que tan buenos resultados han dado. Por ejemplo, la utilización de los paneles de información de las carreteras que, con un pequeño recordatorio a los usuarios de que la ITV salva vidas, hemos notado claramente cómo la gente es receptiva y va a pasar la inspección técnica.

Desde el punto de vista legislativo y ejecutivo proponemos, por un lado, establecer a las compañías de seguros de vehículos la obligatoriedad de comprobar la vigencia de la ITV en la contratación, renovación y subrogación de pólizas de seguro de responsabilidad civil de vehículos, de la misma forma que la ITV está realizando la comprobación de si el vehículo tiene el seguro vigente cuando va a pasar una inspección técnica. Teniendo en cuenta la gravedad que supone la circulación de un vehículo sin comprobar su estado, proponemos incrementar la sanción administrativa por ello, siendo de mayor cuantía a la actual e incluyendo la supresión parcial de puntos del carné de conducir. Resulta por lo menos sorprendente que la sanción por no tener la ITV en vigor sea de 200 euros y, por ejemplo, la sanción por no tener el seguro obligatorio vigente sea de entre 600 y 3000 euros. Si el fin de la sanción y su cuantía es penalizar en función de la gravedad del hecho, parece extraño que sea más peligroso para la seguridad vial no tener un seguro vigente que no haber comprobado que el vehículo se encuentra en el estado adecuado para poder circular. Además, otra medida por parte de la administración sería informar a los titulares de aquellos vehículos que no han realizado la inspección técnica correspondiente de su obligación de hacerlo e imponerles una sanción administrativa si pasado el plazo concedido para revertir esta situación no la han realizado. Los datos de las inspecciones de ITV se vuelcan de forma diaria al Registro General de Vehículos de la Dirección General de Tráfico. Esta acción sería muy fácil de realizar en el momento en que exista un compromiso real por parte de la administración para reducir los vehículos que circulan sin haber

cve: DSCD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 13

comprobado su estado. También deberíamos incrementar las campañas de control de los vehículos utilizando las infraestructuras disponibles de lectura de matrículas existentes en nuestras carreteras y ciudades. Hoy en día resulta difícil entender que en una zona de bajas emisiones, que ahora mismo se están implantando en todas las grandes ciudades, en la cual existe un amplísimo control de los vehículos que están entrando se permita la entrada de un vehículo que no tiene pasada la inspección técnica y que puede estar en una situación defectuosa desde el punto de vista de emisiones contaminantes. Se les está permitiendo la entrada a una zona de alta densidad de población sin existir una comprobación de esas emisiones, por lo que entendemos que se podría hacer más en esta línea también.

En definitiva, la ITV salva vidas y se deben establecer todos los medios posibles para evitar que puedan circular vehículos con cualquier tipo de tecnología o sistema de seguridad del que no se haya comprobado su estado y nivel de emisiones por la administración y, consecuentemente, por las estaciones de ITV. Todos los ciudadanos y la sociedad lo agradecerán.

Muchísimas gracias y estoy a su disposición para cualquier tipo de pregunta que quieran hacerme.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Magaz, por esta primera intervención.

Vamos a escuchar ahora la intervención de los portavoces de los grupos parlamentarios. En primer lugar, tiene la palabra el señor Ruiz de Pinedo por el Grupo EH Bildu.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Buenas tardes, muchas gracias por la exposición, ha sido muy interesante.

Hay una cosa que me ha llamado la atención y es que, en estos momentos con los niveles de información que existen y teniendo un registro de todos los vehículos, de su antigüedad, de cuándo les corresponde la ITV, etcétera, no hay una información fidedigna o una campaña dirigida a los propietarios de que su vehículo no ha pasado la ITV y advirtiéndolo de la situación que supone. O sea, ¿por qué cree que estamos en este punto y no se han adoptado líneas de trabajo en ese sentido, lo cual sería una cuestión lógica y fácil?

Por otro lado, y esto es ya curiosidad, decía que se estima que es un 30 % el porcentaje de vehículos que no pasan puntualmente la ITV —por lo menos eso le he entendido— y que su accidentabilidad es del 10 %. Parece que la frecuencia esperada en accidentes y siniestros tendría que ser también de un 30 %, pero la accidentabilidad es mucho menor en los vehículos que no han pasado la ITV. Me imagino que muchos estarán guardados en garajes y no se utilizan; me imagino que será por cuestiones de este tipo.

Le agradezco los datos y la exposición que nos ha realizado.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ruiz de Pinedo.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, señora Gorospe.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias.

Le agradezco también, señor Magaz, su intervención y la información aportada.

Me ha llamado mucho la atención los datos que usted ha comentado. De hecho, en un momento dado ha dicho que los datos que estaba ofreciendo no son los oficiales, sino que son datos que nos ofrecen los operadores. Resulta extraño que en algo que parece que es un cruce de datos fácil de realizar se estén ofreciendo datos no oficiales de coches que no han pasado la Inspección Técnica de Vehículos. No sé si tiene datos de cuál es la edad de esos vehículos que no la pasan, si son aquellos que supondrían un riesgo o no. Porque el mensaje que se está trasladando entonces es que no es tan importante. Usted en un momento dado ha dicho que los datos que ofrecía no eran los oficiales y en otro momento de su intervención ha dicho también que todos los días se vuelcan esos datos de inspección en la Dirección General de Tráfico, por lo que ha comentado. Da la sensación de que el mensaje que se lanza es que tenemos los datos, pero no hacemos un seguimiento más exhaustivo para que realmente todos aquellos coches que tengan necesidad de hacerlo lo hagan porque no es de vital importancia para la seguridad vial, entiendo yo. No sé cómo interpretarlo, no sé si me puede acompañar en este viaje de interpretación de los datos que ha ofrecido.

Sin más, le agradezco su intervención.

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

Por el Grupo Parlamentario VOX tiene la palabra el señor Alcaraz.

cve: DSCD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 14

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias por su exposición, señor Magaz, porque con los datos que ha aportado en su exposición ha respondido prácticamente a todas las dudas y preguntas que le iba a realizar en mi intervención. Algunos nuevos que no conocía como, por ejemplo, el del previsible aumento de casi el 40% de vehículos que no pasan la ITV realmente es algo que nos debería preocupar y mucho.

Usted ha aportado soluciones como una mayor sanción o un mayor control y algo muy importante —y que, efectivamente, no tiene en este caso una incidencia tan exhaustiva como sí la tiene con otros elementos que producen accidentes como es el alcohol o las distracciones— que son las campañas de la DGT en la televisión. Realmente no hay una concienciación de la ciudadanía sobre las consecuencias que puede tener circular con un vehículo, coche o moto, que no haya pasado la ITV.

Yo le quería hacer una pregunta sobre un tema que aquí no se ha tocado, que es en qué situación se encuentra actualmente la ITV con respecto al colapso que venía arrastrando después de la pandemia, si realmente eso se ha normalizado. Porque en algunas ciudades o provincias la gente se trasladaba a pasar la ITV a otras provincias porque las citas se alargaban durante semanas o meses, mientras que en otras provincias pues se llevaba el vehículo y en el mismo día podía pasar la ITV. ¿Por qué ha habido ese desajuste entre unas provincias y otras e incluso entre comunidades, en la atención en la ITV? También quiero saber si cree que la administración está haciendo todo lo suficiente para esa concienciación de los ciudadanos sobre la necesidad de pasar la ITV, como usted ha expuesto, o si se puede hacer algo más. Muchísimas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Gracias, señor presidente, con la venia.

Gracias por comparecer aquí esta tarde, señor Magaz. La verdad es que su comparecencia ha venido a reforzar y a que nuevamente valoremos el papel que juegan las inspecciones técnicas de vehículos, como usted bien ha dicho, en aras de la seguridad vial y, fundamentalmente, en la protección del medio ambiente de nuestro país.

El afán de todos los que estamos aquí es que garantizar una movilidad segura, protegiendo la vida y la integridad física de todos los usuarios de la red viaria y uno de los factores que coadyuvan a ello es la ITV como herramienta al servicio de la administración para controlar tanto el estado de los vehículos como sus agresiones al medio ambiente. Pero he de lamentar que estamos finalizando el año 2021 y todavía no tenemos una estrategia nueva de seguridad vial para el decenio 2021-2030 y, además, el pasado viernes nos respondieron que todavía no tienen fijada la fecha del próximo pleno del consejo superior. Entonces, con eso estamos francamente preocupados y le transmitimos a usted también esta preocupación.

Nos preocupan enormemente los datos de absentismo. El 10 de enero del año 2020, a una pregunta parlamentaria con contestación por escrito, ya se nos comunicaba que más de 6 millones de vehículos, con o sin seguro obligatorio, no habían pasado la ITV. Esto es alarmante; por eso, dentro de lo que a nosotros nos cabe, hemos de fomentar, por supuesto, esa reducción del absentismo que, precisamente, se ha incrementado a prácticamente el doble que en la etapa anterior a la pandemia. Es de obligado cumplimiento que todos los vehículos pasen el control al que tienen que estar sometidos a través de la ITV. Es muy alarmante, como consecuencia de no pasar la ITV, que ese casi 10%, en términos generales, de vehículos involucrados en accidentes corresponda a los que no han pasado la ITV.

Con sus propuestas, tanto formativas como legislativas, estamos totalmente de acuerdo, pero también le tenemos que recordar que ha habido problemas de demora en las estaciones de servicio que han impedido atender este reforzamiento para hacer ese régimen sancionador más eficaz. Por ejemplo, en Mallorca ha habido retrasos de más de tres meses para poder pasar la ITV, desplazándose la gente a Valencia, pero en verano el colapso era de cuatro meses de espera para pasar la ITV en Gandía, por ejemplo, y en Huelva capital también se han llegado a acumular hasta cuatro meses de retraso. Eso está ya en su mano.

Voy terminando, señor presidente, aludiendo a la conocida sentencia del Tribunal Supremo de 19 de octubre que anula definitivamente la orden que recortaba la vigencia de la revisión —sobre el tema hemos hablado usted y yo en varias ocasiones— durante el estado de alarma, dando la alarma a los criterios que siempre ha defendido este grupo parlamentario. Precisamente quiero recordar que hace más de un año, el 1 de octubre de 2020, en esta Comisión se rechazó una proposición no de ley presentada por el Grupo

ovc.DSCD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 15

Parlamentario Popular sobre la modificación de las medidas especiales dictadas por el Gobierno para la ITV para no retrotraer la fecha de revisión a los plazos originales de vencimiento para ningún vehículo cuya inspección caducara durante el estado de alarma. Mi pregunta, porque usted lo ha explicado clarísimamente y el complemento ha venido también de parte de mis compañeros intervinientes que le han preguntado, va en esta línea. Esta sentencia del Supremo va a obligar a rectificar las fichas de inspección técnica de casi 5 millones de vehículos afectados por aquel injusto recorte que estableció el Gobierno. ¿Han valorado ya ustedes como asociación las consecuencias de esa sentencia sobre las estaciones de ITV? ¿Y cómo va a solucionar el Ministerio de Industria el embrollo que les creó el exministro de Sanidad para la ejecución de este fallo judicial?

Muchas gracias, señor Magaz, y, desde luego, valoramos mucho, insisto, la actuación que desarrollan las ITV de cara a la seguridad vial para todos los españoles.

Muchas gracias.

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

Para concluir, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Socialista el señor Durán Peralta.

El señor **DURÁN PERALTA**: Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias, señor Magaz, por su comparecencia y por sus propuestas, sin duda, propuestas que debemos tener en cuenta ya que representa a una asociación importante para nuestro país, una asociación empresarial integrada, como ha resaltado en su comparecencia, por el 96 % de las entidades que prestan su servicio de ITV en España. Por lo tanto, como asociación que representa a prácticamente todo el sector, quiero, en nombre del Grupo Socialista, trasladarle nuestro agradecimiento por el trabajo que realizan y también por los rigurosos estudios que elaboran, estudios como el que presentaron en el Ministerio de Sanidad, Contribución de la ITV a la seguridad vial y al medio ambiente, en el que se analizaba el impacto en la salud de los ciudadanos y en el medio ambiente de los gases contaminantes que emiten los vehículos o que gracias a inspecciones técnicas evitamos accidentes de tráfico y, por tanto, tener heridos y víctimas mortales en las carreteras; ha dado también unos datos, si no me equivoco más de 500 víctimas y más de 8800 accidentes, según los estudios a los que ha hecho referencia en su comparecencia. Creo que son cantidades importantes que reflejan el peso y la importancia que tiene la ITV en la seguridad vial de nuestro país. Respecto a esto quiero resaltar campañas a las que ha hecho referencia —que tendremos que seguir haciendo y reforzando, mejorando lo que ya se hace bien— como la campaña que realiza la DGT a través de las lecturas de matrículas para sancionar a los vehículos que no han pasado la ITV o cómo se anota la ITV en los registros de vehículos para que cualquier ciudadano pueda solicitar un historial del vehículo.

Podría hablar de otras actuaciones que salen de la DGT, pero me gustaría también preguntarle cómo ve el endurecimiento de las inspecciones técnicas referentes a los defectos de funcionamiento de ABS o al mal estado de los retrovisores o el nuevo manual de procedimiento de ITV que se adapta a la revisión técnica de las nuevas tecnologías que estamos viendo en los nuevos vehículos, si lo ve suficiente o tenemos puntos que reforzar.

Sin más, nuevamente, le agradezco su comparecencia y tiene al Grupo Socialista a su disposición para lo que necesite.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Durán Peralta.

Para contestar y concluir la comparecencia, tiene la palabra de nuevo el señor Magaz. Cuando usted quiera.

El señor **DIRECTOR GERENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE ENTIDADES COLABORADORAS DE LA ADMINISTRACIÓN EN LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS, AECA-ITV** (Magaz Pilar): Muchas gracias.

Han sido preguntas muy interesantes. En primer lugar, quiero indicar que el hecho de que un vehículo no tenga la ITV no significa que vaya a tener un accidente sí o sí, sino simplemente que es un factor importantísimo dentro de la accidentalidad. Por eso, el que haya un nivel de absentismo de un 30 o un 40 % no significa que en todos los accidentes el 30 o el 40 % de los vehículos sean de estas características. ¿Por qué? Porque, por regla general, el vehículo que no suele pasar la ITV no es un vehículo que suela circular por vías de alta ocupación, suele estar más restringido a zonas de población.

cve: DSCD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 18

Por eso, la policía local en este tema tiene una labor importantísima, porque hay muchos vehículos que no se mueven de las pequeñas poblaciones, pero, lamentablemente, algunos de ellos a lo mejor provocan accidentes cuando salen a alguna vía de alta ocupación. Por eso puede haber esa discrepancia en los datos. Lo que sí quiero transmitirles es que el 34 % que les he dicho anteriormente es simplemente cruzando los datos de la Dirección General de Tráfico y del Ministerio de Industria, es decir, por eso digo que son datos oficiales, que ya no son estimaciones como las que estaba comentando antes de un 40 % para este año.

Respecto a la situación después del COVID-19, todos sabemos que el estado de alarma provocó la paralización de toda la actividad que no fuera absolutamente prioritaria y la ITV fue una de ellas, lo cual provocó —como bien decía el portavoz de VOX— que cerca de 6 millones de vehículos no pudieran pasar la Inspección Técnica de Vehículos en su momento. Afortunadamente y gracias a la orden de Sanidad que se estableció en su momento, se ha podido solucionar ese estancamiento que había y esa situación, lógicamente, con un compromiso también por parte de todos los actores, y como actores estamos hablando de los operadores de ITV, que reforzaron sus plantillas y aumentaron los horarios de trabajo en las comunidades autónomas. Hay que tener en cuenta que las competencias de la ITV están transferidas a las comunidades autónomas y cada una tiene un modelo determinado, por lo que hubo que pedir autorización a las comunidades autónomas para ampliar los horarios. Las comunidades autónomas aceptaron y nos ayudaron a que se pudiera intentar solucionar este problema que teníamos. Porque, insisto, la Orden 413/2020 del Ministerio de Sanidad lo que consiguió fue evitar el colapso del servicio, pero no el colapso en el momento de la apertura, sino el colapso en años posteriores, porque si se concentran todas las inspecciones de los vehículos en un solo mes, es imposible de gestionar, o sea, no se puede parar una estación de ITV y dentro de dos meses tener el triple de la capacidad que tiene.

Respecto a la pregunta de si la administración hace todo lo necesario, yo creo que en mi presentación ha quedado patente qué cosas se pueden mejorar. El compromiso es de todos. Sí que es cierto que hay medidas que pueden resultar políticamente menos agradecidas por los ciudadanos, pero que desde el punto de vista de seguridad vial y de protección medioambiental son vitales. Es decir, no podemos andar jugando con la vida de la gente, eso es algo que debemos tener presente, y no podemos escatimar mensajes poco comerciales —por decirlo de alguna forma— porque son los que salvan vidas. Nosotros en ese sentido estamos implicados e intentamos hacer todo lo que, como operadores, podemos, como campañas, intentamos fomentar más la cooperación, damos cursos a distintos estamentos desde el punto de vista de policías para ayudarles en todo lo que podemos, pero está claro que, para poder cumplir con esos requisitos, hay una parte muy importante que es la sanción administrativa. En el momento en que haya un refuerzo y que no sea tan barato no pasar la inspección técnica, me imagino que los ciudadanos empezarán a tomar conciencia. Hay que tener en cuenta el dato que les he dado antes: no tener la ITV vigente es una multa de 200 euros, que con el pronto pago se queda en 100 euros. Una inspección técnica de un vehículo está, aproximadamente, en el orden de los 30 o 40 euros y un vehículo comercial de 3500 kilos o un camión de 12 toneladas —entiendo que todos tenemos claro que es un riesgo elevadísimo que esté en mal estado— tendría que pasar una revisión cada seis meses. Es decir, en un año habría amortizado el coste de una multa por no tener la ITV, con lo cual le merece la pena asumir el riesgo, y eso es algo que tenemos que evitar. Hay que aumentar las sanciones por no tener la ITV vigente y, además, nuestra propuesta sería, debido a la gravedad que supone, una retirada parcial de puntos del carné de conducir.

Respecto a los retrasos en la ITV que comentaba el portavoz del Grupo Popular, como bien he dicho antes, la pandemia del COVID generó 6 millones de inspecciones de vehículos que hubo que hacer cuanto antes para volver a una situación que fuera normal. Eso, lógicamente, depende de la capacidad que tiene cada comunidad autónoma. Como ya he dicho, eso está transferido a las comunidades autónomas y cada una tiene un modelo distinto, hay comunidades que tienen más capacidad y otras que tienen menos. Eso ha originado que cuando se ha producido una saturación de inspecciones absolutamente brutal haya habido unas que han llegado antes al objetivo y otras más tarde. Por eso en Mallorca, que son ITV de la comunidad autónoma, la situación era más complicada. Otras comunidades como, por ejemplo, la Comunidad de Madrid fue una de las primeras donde se solucionó de una forma muy rápida y eficaz.

Respecto a la situación de la orden de Sanidad que comentábamos antes, nosotros como operadores y como herramienta de la administración vamos a seguir haciendo y ejecutando lo que la administración nos indique, no podemos hacer otra cosa. ¿Cómo se va a resolver la sentencia del Tribunal Supremo

ove.DSCD-14CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 17

sobre la anulación del apartado segundo de la Orden 413? Pues entiendo que tendrán que ser los ministerios correspondientes los que nos tendrán que informar de qué es lo que hay que hacer. Nosotros, de momento, si creemos —y ya lo he dicho anteriormente— que la orden estableció una situación de coherencia para intentar evitar un colapso que se iba a producir en el sistema de ITV. Insisto, haremos lo que nos digan que tengamos que hacer en ese sentido.

Respecto a las preguntas del representante del Grupo Socialista, creemos que la ITV es algo que mucha gente malinterpreta, es decir, un vehículo viejo en buenas condiciones va a pasar la ITV sin ningún tipo de problema. Nosotros lo que verificamos es cuál es el estado del vehículo con respecto a lo que se le exigía cuando se puso en circulación. Lo que no podemos es exigirle otras cosas que cuando se matriculó no existían, lo cual no tendría mucho sentido porque habría que hacer un *retrofitting* de ese vehículo cuyo coste a lo mejor obligaría a su achatarramiento. Otra cosa muy distinta es que existan zonas en las cuales esos vehículos no pueden circular por las peculiaridades de esos vehículos —lo que hablábamos antes de las zonas de bajas emisiones—, pero en la ITV lo que se va a establecer son los nuevos procedimientos para poder verificar estos nuevos sistemas que estábamos comentando. Por ejemplo, en los vehículos de normas Euro 7, que ahora mismo están en fase de desarrollo, las reducciones de emisiones que hay son absolutamente brutales. Entonces, necesitamos procedimientos para saber en qué estado se encuentra ese vehículo y si está emitiendo más de lo debido, que siempre será mucho menos que un Euro 3, por ejemplo, pero, evidentemente, un Euro 7 estará autorizado para circular por una zona de bajas emisiones por su nivel de emisiones y un Euro 3 nunca va a poder entrar en una ciudad por su nivel de emisiones. Pero, insisto, eso no significa que los dos no vayan a pasar la ITV perfectamente, porque —repite— nosotros comprobamos el vehículo en base a las especificaciones del vehículo cuando se matriculó, porque si no, no podrían circular los vehículos antiguos por este país. ¿Son suficientes o no? Entendemos que sí. Los procedimientos actuales abarcan los elementos que suponen un peligro evidente para la seguridad vial. Si es cierto que —y, además, antes han tenido la oportunidad de estar con los fabricantes— primero los fabricantes implantan los sistemas y luego se reglamenta sobre ellos; es una estructura que está así montada para avanzar en la tecnología y en beneficio de la seguridad. Muchas veces nos encontramos con sistemas sobre los que ni siquiera existe una reglamentación sobre qué tienen que cumplir. Pasó, por ejemplo, con el eCall. Los primeros fabricantes implantaron el eCall en los años 2013 y 2014, pero es ahora cuando la directiva europea ha incluido el eCall en la Inspección Técnica de Vehículos. Lo que quiero decir es que todo lleva su fase, que los procedimientos se tienen que ir adaptando a los nuevos sistemas y que, evidentemente, con el tema de la General Safety Regulation vamos a tener unos años de muchos cambios y de muchos procedimientos que hay que mejorar y, lógicamente, por eso lo decía en mi intervención, es importantísimo que los fabricantes aporten esos datos a la Administración, no a las ITV. Insisto, nosotros somos la herramienta de la Administración. Nosotros utilizaremos esos datos para poder hacer los procedimientos de ITV y poder inspeccionar esos vehículos, pero son los fabricantes quienes tienen que dar acceso a esa información. Lamentablemente, hoy en día es algo que hay que mejorar porque el tipo de información que están dando no es válido para las ITV y tenemos que seguir avanzando en ello.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Magaz, por su comparecencia tan interesante. Seguramente habrá más oportunidades de escucharle aquí.

Doy un minuto para despedir al señor Magaz y dar la bienvenida al siguiente compareciente. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE AUDITORES DE SEGURIDAD VIAL, ASEVI (LÓPEZ DELGADO). (Número de expediente 219/000640).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a continuar con la sesión de esta tarde.

Recibimos ahora a don Javier López Delgado, ingeniero civil e ingeniero de obras públicas y reconocido experto auditor de seguridad vial. Es el presidente de la Asociación de Auditores de Seguridad Vial, ASEVI, organización creada en 2009 que sirve de punto de encuentro de los profesionales de la seguridad vial en infraestructuras.

Señor López Delgado, tiene quince minutos. Cuando usted quiera.

El señor **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE AUDITORES DE SEGURIDAD VIAL, ASEVI** (López Delgado): Buenas tardes a todos, señorías.

Muchísimas gracias a la Comisión y a todos ustedes por invitarme y por darme la oportunidad de poder explicarles un poquito nuestro punto de vista, que creo que es importante para todos. Aunque

civ. DSCD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 18

seguramente les han hablado otros comparecientes de la importancia de los datos en seguridad vial no solo de España, sino mundiales, no podemos olvidar que cada año están muriendo más de 1 300 000 personas a causa de los accidentes de tránsito, que más de 50 millones quedan heridos, que por debajo de los veintinueve años son la primera causa de muerte y que, en general, es la octava causa de muerte en el mundo. Todos esos datos se traducen en nombres, en sueños, en apellidos y en gente que tiene todo el futuro por delante, pero les voy a dar otros datos también importantes.

Por ejemplo, en España en 2019 —he tomado datos de 2019 porque entiendo que es el último año más representativo y por obvias razones no he tenido en cuenta el año 2020— hubo 1755 fallecidos por causa de accidentes de tránsito en España y 139 379 heridos, de los cuales 8605 fueron graves, lo que viene a ser, aproximadamente, 5 fallecidos al día y 24 heridos graves al día. A la importancia humana que tienen esos datos les vamos a dar una importancia también económica que es, nada más y nada menos, lo que significan esos 5 muertos y 24 heridos graves al día: 20 millones de euros al día que la sociedad española pierde. Solo esa cifra asusta y lógicamente tendremos que actuar mucho más de lo que lo estamos haciendo ahora mismo.

El Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 tuvo como objetivo reducir a la mitad las bajas, los muertos y los heridos graves. Gracias a Dios, todos los países lo pudieron conseguir en Europa, pero otros países del resto del mundo no. Acaba de salir ahora mismo el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 y el reto es volver a apostar otra vez por esa mitad de muertos y mitad de heridos graves con el fin de cumplir el Objetivo Cero en el año 2050; ese es el objetivo final. Pero, claro, lo que hemos hecho en España a partir de 2000 es bajar mucho a causa de apretar uno de los cinco pilares fundamentales de la seguridad vial según Naciones Unidas. Recordemos que los cinco pilares fundamentales de la seguridad vial son: la gestión de la seguridad vial; usuarios más seguros; carreteras más seguras, que es de lo que voy a hablar; vehículos más seguros y la atención posaccidente.

Existe el concepto sistema seguro y, de hecho, en el Decenio de Acción de 2021-2030 se habla también del sistema seguro, es decir, de que somos humanos, de que como humanos cometemos errores y de que no podemos permitir que un error humano nos cueste una vida y, por tanto, lógicamente hay que actuar. El sistema seguro también se refiere a que los humanos, como humanos, tenemos un límite de tolerancia a los golpes de un accidente de tránsito. Entonces, ¿qué es lo que hay que hacer? Hay que hacer usuarios más seguros, hacer carreteras más seguras, hacer vehículos más seguros y que las velocidades sean más seguras precisamente por eso, porque la tolerancia del ser humano a esos accidentes de tránsito es limitada.

¿Cuál es el concepto que hemos tenido siempre y que quiero cambiar hoy en esta Comisión? El concepto de que solo un factor tiene la culpa de los accidentes de tránsito. Cuando hay un accidente siempre se trata de buscar un culpable, ya sea porque iba deprisa, había bebido alcohol o iba distraído con el móvil o con lo que sea. En cuanto encontramos una justificación, parece que nos quedamos tranquilos. Es injusto que nos quedemos tranquilos cuando encontramos un culpable, cuando lo que tenemos que hacer es evitar precisamente, por lo menos, las consecuencias. Pero es que no solo es eso, es que un accidente de tránsito nunca ocurre por una sola razón, sino por muchas razones. Es un cúmulo de porcentajes y de factores que, al final, llegan a traspasar la línea roja que es el accidente de tránsito. Como siempre nos hemos fijado solo en el factor humano —porque iba deprisa, porque iba despistado o porque no tuvo atención— parece que justificamos que la gente pueda morir en un accidente de tránsito simplemente porque comete un error. Señores, yo creo que una persona que va con alcohol hasta arriba, mirando el móvil o distraída no quiere matar a nadie ni matarse a sí misma; es absurdo. ¿Qué tenemos que hacer entonces? Aparte de seguir trabajando para mejorar el factor humano, vamos a mejorar también el factor infraestructura. Hay que mejorar esos porcentajes que estoy diciendo para que no sobrepasen la línea roja del accidente porque el factor infraestructura también condiciona al factor humano y lo voy a explicar.

Siempre pensamos que con hacer una buena normativa en carreteras, vías y calles ya vamos a evitar los accidentes y que simplemente, si ocurre un accidente, va a ser culpa del factor humano. Les voy a poner tres ejemplos muy claros y muy sencillos para que vean cómo, incluso cumpliendo la normativa, no se garantiza la seguridad vial. Por ejemplo, en una ciudad —no sé si han oído hablar de la elipse de visibilidad— cuando estamos conduciendo tenemos una elipse de visibilidad y, cuanto más deprisa vayamos, esa elipse se reduce. Aunque en ciudad es bastante amplia, normalmente las señales de tráfico están fuera de esa elipse de visibilidad, con lo cual es una de las razones por las que muchas veces ocurren accidentes, porque no somos capaces de interpretar esas señales que nos está dando la misma carretera. Un stop, un prohibido girar o un semáforo están fuera de esa elipse de visibilidad.

ove.DSCD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 19

Pongo otro ejemplo que van a tener seguro en cualquiera de sus ciudades. ¿Cuántas veces han visto ustedes pasos de peatones o pasos de cebra sin semaforizar y que son dos líneas? Por ejemplo, hay dos líneas y un vehículo grande, un camión o un autobús para dejar pasar a un peatón y otro vehículo pasa a un lado o al otro del que ha parado y no puede ver a ese peatón. Si el vehículo, que va a 50 kilómetros por hora cumpliendo la normativa porque es la velocidad adecuada, atropella al peatón, el peatón tiene muchas posibilidades de morir. Por tanto, cumplir la normativa no garantiza la seguridad vial en una ciudad.

Otro ejemplo. ¿Cuántas veces hemos visto en una carretera convencional lo que llamamos pasos salvacunas en los accesos a las fincas? Muchas veces no están protegidos y están bajo normativa y, sin embargo, si te sales de la calzada y chocas contra ellos es como si chocaras contra un muro. Es un obstáculo fijo y a más de 50 kilómetros por hora también puede ser mortal, aunque están bajo normativa. Insisto, cumplir la normativa no garantiza la seguridad vial.

Último ejemplo. Todos hemos visto hace años en una autopista los quitamiedos, como los llama todo el mundo, las barreras de seguridad que terminaban en cola de pez, que todavía existen en muchos sitios y que eran, cuando se chocaba contra ellos, como pinchos morunos porque atravesaban totalmente. Se solucionó simplemente poniendo una terminal en rampa en el mismo plano del resto de la barrera. ¿Qué pasa? Que en una carretera convencional a 60 o a 70 kilómetros por hora lo peor que puede pasar es que se vuelque, pero a 120 kilómetros por hora es una rampa de lanzamiento. Si ustedes miran el PowerPoint que les he mandado para que puedan verlo, hay un par de videos y en uno de ellos pueden ver precisamente ese caso, el de la rampa de lanzamiento.

¿Qué es lo que podemos hacer para evitar todas estas cosas? Necesitamos técnicos expertos de seguridad vial en infraestructuras, gente que esté capacitada y formada. Insisto, las auditorías de seguridad vial, las inspecciones de seguridad, los estudios de impacto de seguridad vial y la gestión de seguridad en la red son herramientas de seguridad vial preventivas o paliativas que nos van a hacer mejorar, pero para utilizar todas esas herramientas se necesita gente capacitada y formada en tres aspectos fundamentales. Primero, gente que esté formada, acreditada y sobradamente preparada en seguridad vial, es decir, no vale un curso en el que se vuelva a dar razones del factor humano o del factor vehículo porque estamos hablando de seguridad vial en infraestructuras. Segundo, tiene que ser experto. Es como un médico. Una persona que acaba de salir de la Facultad de Medicina tiene unos conocimientos que tiene que practicar a lo largo del tiempo. Un experto de seguridad vial en infraestructuras o un auditor de seguridad vial tienen que tener una experiencia para saber interpretar los errores y qué soluciones proponer. Insisto, no porque se cumpla la normativa se está garantizando la seguridad vial. ¿Quiénes nos pueden dar esa visión experta? Los técnicos. Tercero, que sean totalmente independientes, es decir, que no dependan, de ninguna manera, de la gestión de la carretera ni del proyecto ni de la gestión del proyecto ni de la construcción ni de la gestión de la construcción ni de la conservación ni de la gestión de la conservación.

Llegados a este punto, me voy a permitir la libertad de hacerles dos peticiones desde mi punto de vista. La primera es que esos técnicos competentes en seguridad vial estén, primero, debidamente formados y acreditados; segundo, que sean expertos y, tercero, que sean independientes, y recalco mucho lo de la independencia porque creo que es fundamental. Y la segunda petición es un poco curiosa, pero, por lo menos, para que ustedes la piensen. ¿Se imaginan, por ejemplo, que estemos paseando por la calle y veamos un edificio en obras y en ese edificio en obras no haya redes de protección ni barreras de protección ni nadie que coordine a los trabajadores para que lleven casco, guantes y botas y simplemente se confíe la seguridad de los trabajadores a anuncios de televisión que digan: trabaje, pero seguro o tenga usted mucho cuidado, no se acerque al borde porque se puede caer? Más o menos eso es lo que está pasando en la seguridad vial. Necesitamos técnicos de seguridad vial en infraestructuras que condicionen el comportamiento, detecten los errores y propongan soluciones, que estén preparados, que sean expertos y que sean independientes. Entonces, si ya en los proyectos de carreteras o de vías públicas existen porcentajes para el impacto medioambiental, existen porcentajes para el control de calidad de materiales de construcción y existen porcentajes para la seguridad y la salud de los trabajadores, ¿por qué no existe un porcentaje también para la ingeniería de seguridad vial, que no solo tiene en cuenta la protección de los trabajadores, sino también la de todos nosotros, la de todos los usuarios de las vías públicas? Por favor, piénsenlo.

Muchas gracias.

cve: DSCD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 20

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor López Delgado.
Vamos a dar paso a la intervención de los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Vasco tiene la palabra la señora Gorospe.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias, señor López, por las explicaciones y la información que nos ha facilitado.

Solo quiero hacer unas preguntas. Usted insiste mucho en la necesidad de que haya expertos de seguridad vial en infraestructuras formados y capacitados. ¿Cuál es la formación que tienen actualmente las personas que realizan esa tarea? ¿Cuál es la vía de formación que, a su juicio, debería seguirse? ¿Una formación en un grado profesional, medio, superior, un grado universitario o una formación de otra naturaleza?

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Gorospe.
Por el Grupo Parlamentario VOX tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Gracias, presidente.

Muchísimas gracias por su exposición, señor López Delgado. Aplaudo su exposición porque, después de tener muchísimas reuniones con agentes de la Guardia Civil, concretamente de Tráfico a través de sus asociaciones, coinciden plenamente con lo que usted dijo en una entrevista que hizo recientemente en la que apuntaba que no se puede dar como único culpable de un accidente a un conductor de forma prácticamente estándar sin analizar más otras causas. Eso también lo dicen los agentes de la Guardia Civil, lo que pasa es que la falta de medios, tanto humanos como materiales, les impide desarrollar todos los elementos que han hecho que ese accidente se produzca.

Quisiera preguntarle, desde su punto de vista como experto, cómo ve las carreteras de España. No le hablo de las autopistas ni de la autovías, porque cuando hablamos de carreteras todos pensamos en la N-IV o en la N-II, sino de las carreteras de esa España rural donde viven la mayoría de los españoles, de esas carreteras de esos pueblecillos de la sierra y de esa España rural donde la atención médica es importantísima en el tiempo para llegar hasta el accidente y poder salvar la vida y donde precisamente hay una dejadez de mantenimiento de las señales de tráfico. Se está denunciando que el 70 % de las señales de tráfico en España están obsoletas porque los reflectantes no cumplen su función. Los usuarios más vulnerables, como los usuarios de motos y bicicletas y los peatones que van por las carreteras de esos pueblecillos, son los que están perdiendo la vida, pues los quitamiedos no se adaptan, por ejemplo, ante un accidente grave de una motocicleta, etcétera. ¿Realmente España está cumpliendo con esas grandes inversiones en esas grandes autovías y autopistas y también en esas carreteras que tenemos que utilizar muchos de los que somos de esa España rural?

También quiero preguntarle si cree que con el cambio legislativo que se ha llevado a cabo con esta nueva ley de tráfico se ha puesto el acento en evitar accidentes de tráfico o si usted ha echado en falta alguna medida en este cambio legislativo que se ha aprobado recientemente en el Congreso y que próximamente se aprobará en el Senado.

Quiero agradecerle su intervención. Creo que tenemos que tomar mucha nota de lo que usted ha expuesto aquí hoy y no criminalizar siempre al conductor, sino buscar las responsabilidades porque la propia Administración por dejadez tiene mucha responsabilidad en muchos de los accidentes que se producen en este país.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alcaraz.
Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la señora Gázquez.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Gracias, presidente.

Muchas gracias, señor López Delgado, porque ha sido una intervención muy interesante, muy documentada y con propuestas. Ha sido un placer escucharle. Estamos absolutamente de acuerdo en que la seguridad vial es una materia que tiene unas competencias muy específicas y no es porque yo quiera contestar a la señora Gorospe, pero la puedo contestar independientemente...

El señor **PRESIDENTE**: Usted pregunte al compareciente. **(Risas)**.

ove: DSCD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 21

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: En todo caso, quiero dejar dicho que la única titulación que en España ahora mismo tiene competencias y conocimientos sobre seguridad vial es el grado de Ingeniería Civil.

Vuelvo entonces al punto en que lo dejaba el compareciente. Efectivamente, para llevar a cabo ese mantenimiento y ese control de seguridad vial que corresponde a la infraestructura, no corresponde a factores externos, sino a la infraestructura, a balizamientos, a señalización horizontal y vertical y a firmes, tiene que haber técnicos cualificados, competentes y que realmente sean independientes. Estamos absolutamente de acuerdo y nos gustaría que profundizara en ello porque creo que es un tema que tiene que quedar claro, ya que los técnicos tienen que saber de lo que hablan y tienen que saber plasmarlo en sus informes, independientemente, insisto, como ha dicho usted, de otros factores.

Y en cuanto a las carreteras, efectivamente están muy mal. No vamos a entrar en otros temas, pero es verdad que había mucho dinero previsto en el Fondo de Recuperación y Resiliencia para la explotación y la conservación que en absoluto se ha ejecutado.

Y volviendo a otro tema que ha mencionado, y que me ha parecido muy interesante, el del porcentaje de seguridad vial en las obras tanto en la fase de planificación como en la fase de proyecto o en la fase de ejecución, independientemente del que haya en seguridad y salud o del que haya en otras materias, que hay unos porcentajes para técnicos competentes, ¿cómo se desarrollaría esa partida para los técnicos o para los porcentajes de seguridad vial que fueran necesarios para, lógicamente, obras de carreteras en este caso? Es complicado encontrar consenso en esta Cámara, pero creo que en este tema podría encontrarlo porque es una materia muy transversal, se llegan a muchos acuerdos en esta Comisión y cualquier propuesta innovadora que, lógicamente, repercute en que esa cifra de fallecidos, que ha puesto usted de manifiesto, baje, siempre sería muy interesante.

Por último, volviendo a las auditorías y a que sean independientes, porque de nada vale que sea alguien del ministerio o alguien de la Casa quien fiscalice y audite una carretera y diga que está bien o mal porque, al final, va a ser complicado que digan que va a estar mal lo que ellos mismos hacen, creo que los británicos ya tienen muy avanzado el funcionamiento de una agencia nacional de seguridad vial con técnicos cualificados, que, aunque dependen del Estado, no dependen del mismo sector, del mismo departamento que después lleva a cabo la explotación y la conservación de las vías.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora García López.

La señora **GARCÍA LÓPEZ**: Muchas gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías. Señor López Delgado, muchísimas gracias por su comparecencia. Ha sido interesante y ha tocado una serie de temas y elementos de seguridad vial que en comparecencias anteriores quizás no habíamos visto.

A mí me han generado cierta incertidumbre algunas afirmaciones que he escuchado esta tarde porque, en efecto, entiendo perfectamente que el factor humano no puede ser el único culpable, aunque yo no creo que sea la expresión adecuada buscar culpables, pero sí que es cierto que yo tuve un accidente de tráfico que me tuvo más de seis meses en una cama porque una persona se despistó, y tuve suerte. Me parece que las personas que tenemos carné de conducir tenemos que saber adecuarnos a la vía —si tenemos una vía con más problemas o con más dificultades, evidentemente, tendremos que bajar la marcha— y tenemos que saber que no podemos tomar alcohol ni podemos ir con el móvil. Estoy de acuerdo en que no podemos ser los únicos culpables, pero sí que es cierto que el factor humano es muy determinante y creo que a veces ciertos comentarios chocan.

He leído que esta asociación de auditores se creó con la aprobación del Real Decreto de 11 de marzo de 2011. Entiendo que usted pida permanentemente esa independencia y quiero pensar que siempre la han tenido con los diferentes Gobiernos, incluso en los años de Gobierno del señor Rajoy, aunque el Partido Popular la ponga en duda.

Quiero lanzar una serie de preguntas. He leído en su documentación que hay una serie de medidas preventivas y medidas paliativas. Primera, con respecto a las medidas preventivas, de todas las que las componen como señalización vertical y horizontal, balizamiento, iluminación y pavimento, ¿cuál considera usted que es la más determinante para prevenir esos accidentes de tráfico y por qué? Segunda, con respecto a las medidas paliativas, sobre todo, el tipo de amortiguadores de impacto que tantos daños graves ha generado en ciclistas y sobre todo en motoristas, ¿qué tipo de amortiguación podría ser la más

cre: DSCD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 22

adecuada? Como he visto que usted trabaja en otros países y asesora a otros Gobiernos, la tercera pregunta es: ¿qué medidas de infraestructura considera usted que podríamos implantar en nuestro país para mejorar esa red de carreteras y poder evitar accidentes de tráfico?

Muchísimas gracias.

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

Para concluir la comparecencia, tiene de nuevo la palabra el señor López Delgado. Cuando usted quiera.

El señor **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE AUDITORES DE SEGURIDAD VIAL** (López Delgado): Muchas gracias a todos.

Voy a intentar responder a cada uno lo mejor que sepa y lo que me acuerde. No tengo ningún inconveniente en que me puedan volver a hacer la pregunta si no la he entendido bien.

Primero, señora Gorospe, muchísimas gracias por su pregunta y muchas gracias por su apoyo. Me preguntaba qué formación sería la ideal para esos técnicos especialistas en seguridad vial. Le voy a decir lo que hay ahora mismo en España oficialmente. Para llegar a ser auditor de seguridad vial, la Dirección General de Carreteras, que es la única que imparte los cursos de formación hoy en día para dar el título de auditor de seguridad vial, exige ser ingeniero civil; es decir, en España ahora mismo puedes ser ingeniero de caminos, ingeniero técnico de obras públicas o ingeniero civil, cualquiera de los tres, pero tienes que ser al menos uno de los tres. Le cuento como anécdota que en algunos países, por ejemplo en Gran Bretaña, no se exige ser ingeniero, pero, lógicamente, desde mi punto de vista, si no conoces bien la infraestructura de una carretera, difícilmente vas a poder interpretarla bien.

Entonces, ¿qué es lo que creo yo que se puede mejorar a la hora de formar a esos expertos en seguridad vial? Lo primero, lo que he dicho antes: la independencia, incluso a la hora de la formación. Que en un grupo no sean los mismos los que hacen la gestión de las carreteras; pueden ser nacionales, una agencia, como ha dicho la señora Gázquez, puede ser estatal también, pero que sea completamente ajena a la gestión de la carretera. Y que sea gente con probada experiencia, con probada sabiduría en seguridad vial; en seguridad vial, no en carreteras. Es que muchas veces porque sea un ingeniero de caminos famoso, muy bueno en puentes, no tiene por qué ser experto en seguridad vial. Vuelvo a poner el mismo ejemplo de los médicos: un gran oftalmólogo puede no ser un buen cardiólogo obligatoriamente, puede que sí, pero no obligatoriamente, tendrá que estudiar otras cosas; a eso es a lo que me refiero. Entonces, le doy mucha más importancia a esa formación específica e independiente en seguridad vial y, sobre todo, a los años de experiencia tutelados por auditores ya expertos, auditores titulares. Primero hay auditores observadores, luego se pasa a auditor auxiliar y luego ya a auditor líder o auditor principal. Y sobre todo que las auditorías se hagan en toda España, en toda España, no que solo se hagan en las carreteras nacionales. En las carreteras nacionales, que son las carreteras de la Red Transeuropea, resulta que solo hay un 15% de los accidentados, ¿y el resto? ¿Por qué no se están aplicando esas mismas medidas por expertos capacitados en otras partes? Curiosamente, cuando yo empecé a trabajar, mis primeras auditorías fueron en el País Vasco y me llevé una alegría de que precisamente se empezara allí, lo que pasa es que en el resto de España no se ha hecho casi nada. Hablo de gente capacitada, que esté bien capacitada porque esté bien formada y que luego lleve unos años bajo la tutela de auditores expertos y que puedan enseñarle. Insisto, es como los médicos, aunque sea una labor de ingeniería, es un punto de vista médico. Somos, digamos, los que, viendo los síntomas de la enfermedad de la carretera, dependiendo de cada circunstancia y además particularizada —no se pueden poner normas generales—, damos a los problemas una solución. No sé si le ha quedado claro.

Al señor Alcaraz, muchas gracias también por su participación y por sus preguntas. ¿Cómo veo las carreteras en España y sobre todo en la España rural? Bueno, solo le voy a decir que soy de Zamora. No solo en general en España, sino que en la zona rural creo que podemos estar orgullosos de tener un alto, un muy alto nivel de infraestructuras, pero desde el punto de vista de seguridad vial tenemos mucho que mejorar, mucho. Yo no me conformo con que seamos mejores que otros países, yo qué sé, de Latinoamérica o de Asia, yo no me conformo con eso. Yo quiero que mi país sea el mejor del mundo en seguridad vial, que lleguemos al objetivo cero accidentes antes que nadie. Es verdad el dato que usted ha dado: el 70% de la señalización en España está fuera de normativa. Pero ya no es que esté fuera de normativa, es que muchas veces, incluso estando bajo la normativa, no se está cumpliendo esa seguridad. Cuántas veces hemos visto señales descoloridas, señales detrás de matorrales o que no están bien enfocadas, y, sin embargo, están cumpliendo la normativa, pero, lógicamente, no cumplen su función.

ovc.DSCD-14CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 23

Como me dijeron una vez, y me gustó mucho ese símil, la señalización es el lenguaje en el que la carretera habla al conductor. Si el conductor no es capaz de entender lo que le dice la carretera, ¿cómo va a actuar convenientemente? Es difícil, es difícil.

Me hizo otra pregunta sobre la nueva ley de tráfico, si es suficiente la nueva ley de tráfico. Echo de menos la parte de seguridad vial en infraestructuras y, sobre todo, acometer el problema desde el punto de vista que les estoy diciendo, que se trate perfectamente, que se prepare a las personas con unos cursos en condiciones, con un nivel mínimo de formación, que se hable de seguridad vial en infraestructura y no en el factor humano y en el factor vehículo, aunque solo se pudiera hacer de pasada precisamente por eso, porque están siempre interrelacionados, pero echamos de menos gente que esté capacitada desde el punto de vista de infraestructura, que condiciona también el factor humano. A la señora García López le voy a dar un ejemplo después sobre el tema del factor humano y el factor de infraestructura, cómo condicionan ambos.

A la señora Paloma Gázquez, muchas gracias por sus preguntas y sobre todo por las amables palabras que me ha dicho acerca de la exposición. Sobre los porcentajes que les he dicho, creo que si en una carretera, ya sea en el proyecto, ya sea en la construcción o ya sea en la conservación de una vía pública, sean calles, carreteras convencionales o autopistas, si existe ese porcentaje de impacto medioambiental, que es importante el impacto medioambiental, lo estamos viendo, por supuesto que es importante; si es importante también el porcentaje para la gestión de residuos, porque es importante para el medio ambiente; si es importante también el control de calidad de los materiales de construcción y, por supuesto, la seguridad y salud, y existe la figura del coordinador de seguridad y salud, yo no veo qué diferencia puede haber para que no exista un coordinador de seguridad vial, por poner un ejemplo. Y que además eso esté controlado o tutelado por una agencia, como bien ha dicho, una agencia nacional de seguridad vial que controle, independientemente de la gestión de la carretera, todos esos aspectos, a mí me parece fundamental. Y, por supuesto, en todas las fases, antes de hacer una carretera o antes de una gran transformación de una carretera, un estudio de impacto de seguridad vial, con las cuatro fases de las auditorías de seguridad vial: la fase de anteproyecto, la fase de proyecto, al final de la construcción y en los primeros meses de explotación de la carretera, como medidas preventivas, las inspecciones de seguridad vial una vez que se hayan hecho todas estas herramientas anteriores, como medida preventiva. Asimismo, la gestión de seguridad en la red, como los tramos de concentración de accidentes, como la clasificación por estrellas de la red, como medidas paliativas, pero hay que hacerlo en cada una de esas fases. Y en cada una de esas fases tienen que intervenir técnicos expertos en seguridad vial y, como he definido antes, no quiero ser muy pesado, los técnicos expertos tienen que ser formados, acreditados, expertos e independientes.

A la señora García López, déjeme que empiece por lo primero. Me encanta —perdone— que tenga la experiencia de poder hablar y poder estar aquí con nosotros; yo tuve un accidente, por suerte mucho menos grave que el suyo, y sigo pensando lo mismo. A una persona que haya tenido un despiste a lo mejor se le podía haber condicionado, y le voy a poner un ejemplo —que he visto en otros países también— de un país de Latinoamérica que no voy a nombrar por obvias razones. Van en un automóvil detrás de un camión, quieren adelantar, hay un momento en que ven que pueden adelantar, adelantan y se encuentran con un coche de frente y chocan; mueren los dos conductores, y resulta que el atestado policial es que no atendió, se despistó, no vio la señal. El que iba conduciendo no pudo ver la señal porque delante tenía un camión y solo tenía la señal de prohibido adelantar a la derecha y el mismo camión estaba impidiendo la visibilidad de esa señal. Sigo pensando que el factor humano es fundamental, ¡por supuesto que sí!, pero creo que desde el factor infraestructura se puede colaborar con el factor humano, colaborar. No estoy quitándole responsabilidad, al contrario, quiero que se siga manteniendo esa presión sobre el factor humano, pero creo que trabajando sobre el factor infraestructura también se puede colaborar.

Sobre la independencia de Asevi quiero decir una cosa. Quiero darles las gracias desde aquí a todos los que hemos formado Asevi desde el principio porque nunca, nunca, hemos tenido ningún apoyo económico de ningún Gobierno, ni nacional, ni regional, ni local. Quiero darle las gracias sobre todo, perdonen, a mi compañero el vicepresidente Miguel Ángel Serrano Santos, que ahora mismo está trabajando, como todos los que somos expertos, fuera de España porque todavía no nos dan una oportunidad de poder trabajar aquí. Pero nunca, nunca, nunca hemos tenido ningún apoyo —mayor prueba de independencia no le puedo dar— de nadie, de ningún partido, de ninguna entidad pública, ni local, ni regional, ni provincial, ni nacional, nunca. No lo hemos pedido, puede ser también que a lo mejor es porque no lo hemos pedido, pero de momento nunca lo hemos tenido.

cve: DSCD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 24

Nosotros nos creamos a imagen y semejanza de la asociación británica de auditores de seguridad vial, la Society of Road Safety Theory, y posteriormente hicimos un acuerdo común con el Fórum dos Auditores de Segurança Rodoviária, la asociación portuguesa. Los tres fuimos las primeras asociaciones independientes de auditores de seguridad vial, incluso creamos un acuerdo entre las tres asociaciones donde definimos claramente cómo se debe formar un auditor de seguridad vial y cómo se debe mantener esa formación. O sea, para nosotros no es solo suficiente con que estés formado, acreditado, seas experto e independiente, sino que anualmente tienes que tener un mínimo de trabajo para que estés al día, anualmente tienes que tener unos cursos de reciclaje para que estés precisamente al día en todos esos conocimientos que se están dando.

Muchas veces estamos equivocando la movilidad con la seguridad vial, y son dos figuras que se tienen que dar la mano, tienen que trabajar juntas, pero no son lo mismo. La movilidad obedece a un montón de razones: una, a la perspectiva de género, por supuesto que sí, pero también a razones de religión, razones económicas, a miles de razones, y, sin embargo, la seguridad vial solo obedece a leyes físicas, a la visibilidad, a la energía cinética. Una persona que se sale de la carretera, se sale independientemente de que sea hombre, mujer, anciano, joven, etcétera.

Me había hecho alguna otra pregunta, pero...

El señor **PRESIDENTE**: Adelante.

La señora **GARCÍA LÓPEZ**: Sí, una era sobre las medidas preventivas, cuál consideraba que podría ser la variable más determinante: si el asfalto, la señalización, la iluminación, cuál de ellas, porque he visto que ha escrito varios artículos sobre el tipo de asfalto y cómo determina cada una. La segunda era sobre las medidas paliativas, y le preguntaba sobre las amortiguaciones, que habían generado años atrás esas víctimas tan terroríficas de personas con amputaciones, etcétera, sobre todo pensando en motoristas. Y la tercera pregunta era qué medidas de infraestructuras conocía usted de otros países que nosotros pudiéramos aplicar en el nuestro.

El señor **PRESIDENTE**: Muy brevemente.

El señor **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE AUDITORES DE SEGURIDAD VIAL** (López Delgado): Muy brevemente.

Vamos a ver, todas las medidas, todas, son importantes; todas pueden suponer una mejora en la seguridad vial, unas u otras, depende de cada circunstancia. Lo que sí que le puedo dar es un dato, por ejemplo, que casi la tercera parte de los accidentes ocurren por salida de calzada. Si casi la tercera parte de los accidentes ocurren por salida de calzada y, por consiguiente, con muertes y heridos graves, primero, le puedo decir que el coeficiente de rozamiento de la calzada o coeficiente de fricción se tiene que revisar más a menudo, y es uno de los factores precisamente que es legal, que tiene que tener un mínimo legal. Segundo, la señalización tiene que estar adecuada. El 70%, como han dicho, está fuera de normativa, por tanto, hay que tener la normativa. Y, por último, tener unas barreras de contención adecuadas.

Con respecto al daño que se puede hacer a los motociclistas, entiendo que todo lleva un proceso y que, por supuesto, hay que mejorar. Por ejemplo, en tema de ciclismo y en tema de peatones, yo no soy de los que dicen que vamos a ver de qué forma se puede ser seguro dentro de la carretera, yo soy de los que interpretan que para que estén seguros tienen que estar fuera de la influencia de los vehículos rodados. O sea, para que sean seguros, los caminos ciclistas y los caminos peatonales tienen que ser precisamente independientes de la carretera. Los faldones o las protecciones para motoristas que se ponen ahora mismo son una mejora con respecto a lo que había antes, que no había nada, que incluso los postes donde se cimentaban los quitamiedos ya cortaban los mismos miembros, eran IPN o CPN agresivos, pero ahora mismo se va mejorando. ¿Falta mucho por mejorar? Por supuesto que sí, falta mucho por mejorar, pero vamos mejorando.

Y, por último, yo tengo la inmensa suerte de poderme mover en todas las partes del mundo. Hay partes en otros países que se pueden copiar, pero sobre todo lo que hay que copiar es que exista formación de auditores de seguridad vial o de expertos en seguridad vial y que les den trabajo, nos den trabajo; que podamos dar esa opinión, que podamos mejorar nuestras vías públicas. Estoy convencido de que hay una ratio como mínimo de uno a tres de mejora de esa inversión. De esos 20 millones que les decía yo al principio, de esos 20 millones diarios, con una mínima inversión se pueden recuperar hasta 60 millones. Creo que es para pensarlo.

ove.DSCD-14CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 25

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor López Delgado. Gracias por su comparecencia y espero que la considere usted como el primer apoyo institucional recibido por Asevi en el día de hoy. Insisto, muchísimas gracias y tendremos ocasión, seguramente, de volvernos a ver. Muchas gracias.

Un minuto y damos paso al último compareciente. Muchas gracias. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR DIRECTOR DE RELACIONES INSTITUCIONALES DE LA ACADEMIA DEL TRANSPORTISTA (PAZ FUENTES). (Número de expediente 219/000639).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a continuar la sesión, si les parece —vamos en el tiempo previsto—, y vamos a concluir con la comparecencia de don Francisco Paz Fuentes, director de Relaciones Institucionales de AT, Academia del Transportista. La Academia del Transportista es la mayor red de centros de formación profesional especializada en la formación del sector del transporte y la movilidad segura y sostenible. Vamos a concluir estas sesiones de comparecencias precisamente con la suya esta tarde, señor Paz. Así que cuando usted quiera, tiene la palabra, por tiempo de quince minutos, para hacer la primera exposición.

El señor **DIRECTOR DE RELACIONES INSTITUCIONALES DE LA ACADEMIA DEL TRANSPORTISTA** (Paz Fuentes): Presidente, señorías, lo primero, quiero agradecer la invitación para que desde AT, Academia del Transportista, podamos estar aquí hoy haciendo propuestas para mejorar la formación del conductor profesional en el marco de la estrategia de seguridad vial 2021-2030. En AT, Academia del Transportista, nuestra misión es dignificar la profesión del conductor y del transportista, y entendemos que un buen plan de estudio, un buen plan de academia, sin duda, conllevarán que esto sea posible.

En las comparecencias anteriores hemos recibido información muy valiosa relacionada con aquellos factores que intervienen en la circulación. Hemos estado oyendo cómo el factor vehículo se implica y tiene un reflejo en la siniestralidad vial, hemos visto cómo el factor vía también tiene su peso en la producción de siniestros de tránsito, pero, señorías, de lo que vamos a hablar ahora tiene que ver con el factor humano, que precisamente es el 90% de las causas por las cuales una persona puede fallecer hoy en España por una muerte no natural, por una muerte traumática. Mejorar la formación de los conductores, por tanto, es mejorar la seguridad vial, y con ese convencimiento venimos a solicitar el apoyo de todos los grupos parlamentarios para que el acceso a la profesión de conductor sea a través de la formación profesional. Uno de los principales retos en los que estamos inmersos en el transporte por carretera precisamente es la atracción, la mejora y la retención del talento, y, sin duda, el marco de la formación profesional va a establecer las bases para que el conductor realice su desempeño de una forma no solamente más segura, sino también más competitiva y sobre todo alineada con las estrategias país. Estamos ahora inmersos en problemas relacionados con el cambio climático, respecto a lo que el conductor puede, por su forma de conducir, reducir hasta un 40% el consumo de combustible; esto es solo un ejemplo y hay muchos más.

Si les parece, señorías, voy a pasar a enumerar cuáles son las vías de acceso que tenemos hoy en España para acceder a la profesión de conductor y después vamos a analizar un poco si hay posibilidad o no de mejora. Empezamos por el itinerario tradicional, y ¿este cuál es? Seguramente sus señorías ya lo conocen, y es que para acceder a la profesión de conductor saco mis permisos de conducir, estos son dependientes del Ministerio del Interior, de la Dirección General de Tráfico, que es el que regula cómo hay que obtenerlos, de qué forma y si hay que tener algún tipo de reciclaje, etcétera. Además, en España y en Europa no es suficiente con que yo obtenga un permiso de conducir para dedicarme de forma profesional al desempeño de conductor, sino que también tengo que sacarme un Certificado de Aptitud Profesional, el cual, en lugar de ser dependiente del Ministerio del Interior, es dependiente del Ministerio de Transportes. Tenemos entonces dos ministerios diferentes que tienen que ver con cómo en esta vía tradicional voy a poder dedicarme a este desempeño, mediante la obtención de permisos de conducir y la obtención del CAP; y les decía, señorías, que la obtención del CAP es un requisito europeo.

Vamos a ver ahora el itinerario vía formación profesional. Vía formación profesional tenemos a su vez dos grandes bloques: uno es el grado C del sistema de formación profesional, que es lo que imponen los certificados de profesionalidad. Ahora mismo tenemos tres certificados de profesionalidad diferentes que van a incluir los diferentes desempeños: ya sea transporte de mercancías, un conductor de camión que transporta mercancías por carretera; transporte de viajeros, con certificado de profesionalidad exclusivo para conductores de autobús; y otro para conductor profesional de vehículos ligeros, o sea, que no superan las nueve plazas ni los 3500 kilos; por ejemplo, conducción de furgonetas que cumplan estos

cve: DSCD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 26

requisitos. Por lo tanto, tenemos certificados de profesionalidad que, como hemos comentado, pertenecen al grupo C de la Ley de Formación Profesional, están integrados en el sistema de formación profesional. Otra vía que tenemos dentro de la formación profesional son los grados medios: el certificado de grado medio se obtiene tras superar 2000 horas de formación. Ahora analizaremos un poco mejor cuáles son las virtudes y cuáles son las ventajas, pero vamos a detenernos en qué sucede en la vía tradicional.

La vía tradicional les recuerdo, señorías, que era la obtención del permiso a través de la DGT, jefaturas provinciales de tráfico, autoescuelas de formación, o sea, lo mismo que seguramente ustedes ya conocen por haber obtenido cualquiera de los permisos de conducción que habilitan para circular por las vías públicas. El problema es que para obtener todos estos títulos, para obtener los permisos de conducción, un joven de hoy en día necesitaría empezar por el permiso de la clase B, en el caso de mercancías; seguiríamos por el permiso de la clase C y, si queremos llevar remolques o semirremolques, necesitaríamos el de clase C+E, a lo que además hay que añadirle la obtención del CAP. Así pues, hoy, un joven necesitaría un año de su tiempo para poder realizar todas estas formaciones y necesitaría invertir una cantidad aproximada de entre 4000 y 6000 euros. Les recuerdo, señorías, que hoy en día, en España, en la universidad pública, obtener cualquier carrera universitaria cuesta entre 3000 y 8000 euros, luego tenemos ahí un hándicap importante en inversión de tiempo y en inversión de dinero.

Por otro lado, después de todo este año de formación y después de esos 4000 o 6000 euros, los estudios que así se obtienen son estudios finalistas, es decir, que no van a servir para nada más, porque no están reconocidos en el Sistema de Cualificaciones profesionales. Es decir, es una formación que solamente va a servir para eso y no me va a permitir crecer en el aprendizaje a lo largo de la vida, con todas las ventajas que eso supondría. Y otro problema importante es que cuando nuestro conductor o conductora llega a la empresa de transportes, el empresario le dice: oye, pero es que no tienes prácticas, voy a tener que formarte. Es decir, el conductor que llega a la empresa normalmente no ha hecho ningún tipo de formación práctica en empresa y eso obliga a la empresa de transportes a realizar un esfuerzo extra para poder confiarle ese vehículo, que en el caso de mercancías puede llegar a 40 toneladas, 40.000 kilos, y puede transportar mercancías peligrosas, por lo que, en el caso de que haya una falta de pericia, los daños que puede causar son grandes. Con relación a los daños que causan los vehículos relacionados con el transporte de mercancías en vehículos pesados, por cada muerte del conductor en siniestro vial se producen tres muertes de usuarios que iban en otro vehículo. No son muchos los siniestros que hay, pero los que hay nos afectan al resto. Es decir, que de lo que estamos hablando ahora no es solamente de la seguridad vial de los conductores de camión, sino del resto. A todos nos interesa que nuestros conductores estén bien formados.

Vamos a pasar ahora a ver el grado C, es decir, pasamos a la formación profesional, hablamos de los certificados de profesionalidad. Si nos fijamos en vehículos pesados, camiones o autobuses, vemos que estos certificados de profesionalidad son, en números redondos, 400 horas de estudio; además tienen una gran ventaja: el 20 % son prácticas en las empresas, con lo cual, ya tenemos algo importante para el conductor, puesto que estos estudios están dentro del marco formal de la educación y puede ampliarlos en su día con estudios superiores, pero también es importante porque realiza la formación práctica dentro de la empresa, con lo cual, en principio, todo pinta bien. Pero ahora viene cuando vemos que para cursar este certificado de profesionalidad ese joven tiene que tener el permiso de conducir, con lo cual este requisito mata el certificado de profesionalidad. Porque, señorías, les recuerdo que en España para obtener el permiso de clase C de transporte de mercancías o de camión hay que tener 21 años y para obtener el permiso de clase D hay que tener 24 años, salvo que se haga un curso de 280 horas del CAP, que recientemente se ha aprobado —ustedes lo conocen de sobra, señorías—, y con todos estos requisitos resulta que ese certificado de profesionalidad queda descafeinado. O sea, ningún joven hasta los 21 años o hasta los 24 puede acceder a este certificado de profesionalidad, con lo cual hemos matado una vía buena que teníamos. Además, ese certificado de profesionalidad, con la última reforma del CAP, el real decreto ya lo recogía de todas formas. Se decía: si superas el certificado de profesionalidad, el curso CAP ya no tienes que hacerlo; sí el examen, pero no el curso CAP. Con lo cual, vemos entonces que ese certificado de profesionalidad podría ser una buena vía de acceso, pero, como les he dicho, ese requisito de tener previamente el permiso de conducir lo acaba invalidando.

Vamos ahora al grado medio de formación profesional. Hablamos ahora de un ciclo formativo de grado medio, que es el de técnico de conducción de vehículos de transporte por carretera. Aquí hablamos de un ciclo formativo que es de 2000 horas que en la actualidad tiene 380 horas de prácticas, pero con la nueva ley de formación profesional, al menos el 25 % de esas horas van a ser duales, de prácticas; que realmente

owe.DSCD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 27

es lo que queremos todos, una formación profesional tiene que ser dual, tiene que pasar por el conocimiento de una empresa para saber su ADN y para ver cómo funciona. Y así tendríamos 500 horas de prácticas, con lo cual parece que todo es perfecto. Es decir, para ese joven que para su proyecto profesional decida ser conductor profesional parece que esta vía es la buena. ¿Pero qué sucede, señorías? Otra gran barrera que la inhabilita es que cuando acabe esas 2000 horas, con 500 horas de prácticas en las empresas, resulta que tiene que ir a la vía tradicional para obtener los permisos de conducción o, dicho de otra forma, no está contemplado que dentro de esas 2000 horas de formación salga con los permisos que le habilitan para poder realizar este desempeño. ¿De qué estamos hablando, señorías? Pues que un joven que quiera plantearse qué quiere ser de mayor y piense en ser conductor profesional, en su cabeza hay una cruz. ¿Por qué? Porque es imposible, es imposible vía certificados de profesionalidad porque requiere el permiso de conducir —y hemos dicho ya que hasta los veintitún años no puede hacerlo— y no es rentable que yo invierta 2000 horas de mi tiempo en realizar un ciclo de grado medio y resulte que después no puedo realizar el desempeño directamente, sino que tengo que pasar a la vía tradicional para obtener los permisos. Es la única formación profesional de grado medio o superior donde pasa esto, es decir, 2000 horas, todo ese tiempo, dos años de estudio, 500 horas de prácticas y resulta que no puedo realizar este trabajo. Por lo tanto, señorías, tenemos aquí un problema y por eso queremos solicitar de sus señorías su apoyo para paliar todo esto.

Tengan en cuenta, señorías, que tenemos la gran paradoja de tener un 40 % de paro juvenil y, sin embargo, en las empresas se quedan sin cubrir las vacantes de conductores. En España duplicamos la media de desempleo de la Unión Europea y tenemos un 40 % de desempleo juvenil y, encima, no ayudamos a nuestros jóvenes cuando hay una oportunidad clara, porque supongo que sus señorías saben que hay escasez de conductores, tan es así que lo que está pasando en Reino Unido es fácil que suceda en España. Y cuando un conductor no se mueve, cuando no hay transporte de mercancías, el mundo tal y como lo conocemos se para. Les reto, señorías, a que miren a su alrededor ahora y me citen solamente un objeto que en algún momento no haya pasado por un camión. Si lo encuentran, señorías, tendrán la excepción.

Entonces, ¿qué queremos? Señorías, queremos hacerles cinco propuestas concretas en relación con la formación profesional. Propuesta número uno, eliminar el requisito de tener previamente el permiso de conducir para poder obtener el certificado de profesionalidad. Propuesta número dos, convalidar la autorización CAP a los que finalicen el certificado de profesionalidad. Les comentaba antes que solamente me eximían del curso, pero no me eximían del examen, con lo cual tengo que ir a lo que el Ministerio de Transporte o los organismos territoriales de Transporte vayan a hacer en las convocatorias, acudir a ellas, es decir, que es una barrera más. Propuesta número tres, permitir en el grado medio la formación a distancia; esto ya sucede con los certificados de profesionalidad. Señorías, no tengo mucho tiempo, pero les digo que realizando los certificados de profesionalidad se puede acceder al grado medio porque este es más completo. Propuesta número cuatro, obtención del permiso de conducir en el ámbito académico de impartición profesional —certificados de profesionalidad y grado medio—, al igual que ya sucede en escuelas y organismos militares, Dirección General de la Policía y Guardia Civil. En relación con el cumplimiento de la directiva europea que regula los cursos CAP y al real decreto que la transpone, tenemos nuestra propuesta número cinco y aquí elevo un poco el tono no en la forma pero sí en la palabra, porque, señorías, la propuesta es instar al Ministerio de Transporte para que desarrolle con carácter inmediato la normativa que regula la teleformación en los cursos CAP inicial y CAP continuo, cuyo retraso injustificado de año y medio perjudica la conciliación familiar de nuestros transportistas. Aquí tenemos un poco lo que decía el conde de Romanones, hagan ustedes la ley que ya me encargo yo de los reglamentos. Europa en 2018 introdujo el aprendizaje electrónico en los cursos CAP, la directiva europea así lo traslada y España ha tardado 2 millones de euros o, lo que es lo mismo, un año más en redactar el real decreto que lo hace posible, pero en ese real decreto lo deja cojo y ahora necesitamos una orden ministerial u otros requisitos para poder implementarlo. Y durante todo ese lapso de tiempo hay un perjuicio grave, por lo que, señorías, les rogaría que nos apoyaran para que esto cese de inmediato.

Quedo a su disposición para responder a cuantas cuestiones planteen. Eso sí, señorías, toda mi intervención junto a una pequeña presentación se la haré llegar, de hecho, ya la he mandado a la Secretaría de esta Comisión para que sus señorías la tengan y puedan valorar mejor las propuestas que hoy he venido a presentar aquí.

Gracias, señorías.

cve: DSCD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 28

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Paz Fuentes.

Vamos a pasar al turno de los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Vasco la señora Gorospe tiene la palabra.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias.

La verdad es que la formación del colectivo de personas que ejercen esta profesión es un tema muy interesante, pero complicado, aparentemente. Tres vías distintas para acceder a la misma profesión. No sé si existe también una normativa para cada formación o vía de acceso a la profesión, es decir, si está bien articulado quién puede acceder a qué tipo de transporte o de conducción. Analizaremos más detenidamente esto que nos está contando cuando tengamos también la información por escrito.

En concreto, ha dicho que para acceder al grado de la certificación profesional se requería previamente tener el carné de conducir, en cuyo caso se restringía el acceso de aquellos que no tenían veintiún años o veinticuatro años porque era la edad mínima requerida para poder acceder a esos carnés. En el del grado medio no es así, entiendo que no hay un requisito previo de tener el carné de conducir porque usted está diciendo que salen sin él, ¿no? O sea, en el certificado de profesionalidad, sí; en el grado medio, no. Y entonces, ¿cómo hacen esas prácticas en las empresas, por curiosidad? Es decir, el grado medio es de técnico en conducción de transporte en carretera, puede no tener carné de conducir, pero hacen 500 horas de prácticas en formación dual intensiva, he entendido. ¿Cómo se desarrolla eso? Me cuesta un poco visualizarlo. Le agradecería mucho que profundizara en ello porque realmente me parece un tema importante porque es como muy heterogéneo y no sé cómo se puede articular.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario VOX tiene la palabra el señor Sánchez del Real.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Muchísimas gracias, presidente.

En primer lugar, señor Paz Fuentes, le agradezco su comparecencia y la claridad en las propuestas. Se agradece cuando los comparecientes no solo cuentan sus impresiones, sino que, además, vienen con puntos concretos que ya le digo yo que nuestro grupo parlamentario, a falta de analizar el detalle exacto, tomará casi como propios en cuanto a cómo lo ha expresado e invitamos a los otros grupos a analizarlos con el mismo cariño.

Permitame también un homenaje —ya que está usted aquí, y así lo verán también más personas— a los esforzados de la ruta, y enlazo con lo que quiero comentar. La circulación de mercancías y de personas de forma profesional es esencial para nuestra nación, esencial, y, sin embargo, no se trata como esencial. Fue y se consideró esencial, por ejemplo, durante el COVID —y vaya ese homenaje—, pero a nuestros gobiernos y autoridades múltiples y diversas se les olvidó el año pasado que nuestros transportistas, además de su formación, en la ruta tenían que hacer otras cosas, tenían que parar, descansar, tomarse un bocadillo o un café. Pese a las alertas que hicimos durante los inicios de la pandemia para que eso se atendiera con urgencia, este grupo se quedó un poco solo en aquel momento; allá cada uno con lo que hizo en aquel momento. En cualquier caso, reiteramos nuestro apoyo porque todo el que ha estado cerca o se ha montado en un camión o conoce a gente que se monta a diario en un camión entiende esa prioridad. ¿Y esa prioridad qué le parece a usted? Tomo algo que usted ha dicho y añado otras cosas. Si era prioritario —y es prioritario— para tener que salir a la ruta cuando el resto estábamos cómodamente en nuestras casas, es prioritario también para el diseño, por ejemplo, del tránsito urbano. Por ejemplo, el reparto de mercancías en el centro de las ciudades, ¿cómo lo ve usted? Porque el reto que antes se llamaba del 'último metro', que era bajar del camión la mercancía para entregarla, se está convirtiendo en el reto de los 'últimos 500 metros obstáculos', con una valla de 3 metros, etcétera, por el diseño de ciudad que algunos pretenden alejado de la realidad. Aquí hablo de nuestros ilustres municipios que deciden que un transportista, después de hacer su ruta y cumplir, no puede bajarse en la puerta de ese lugar o que estén habilitados los edificios o las instalaciones para la llegada de las mercancías que son lógicas que lleguen a ese sitio. Aquí también le voy a pedir su impresión sobre el crecimiento de los repartos y las condiciones de algunas compañías del mundo digital para ello, cómo los están realizando, poniendo en ruta a personas que no tienen la cualificación mínima e incumpliendo muchas de las normativas que se exigen al señor que llega con el camión perfectamente legalizado. Aparte de todo esto, es que se quieren diseñar ciudades en las que de repente son 500 metros obstáculos, es decir, un conductor tiene que conducir esquivando nuevos tipos

ove: DSCD-14CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 29

de vehículos, llegar con seguridad, cumplir la normativa, cumplir las horas, ir con una transpaleta 250 metros en medio de un ambiente urbano, sorteando también a los peatones con toda seguridad y, encima, se le exige una sonrisa.

¿Cómo metemos esa formación? Y se lo llevo a su caso, ¿cree que tenemos suficiente formación de lo extravehicular? Me gustaría saber también cómo ve usted el reto de recursos humanos, ¿cree usted que solamente el precio es la razón por la que no tenemos más conductores profesionales? Desde luego, apoyaremos que sean títulos llave en mano, nunca mejor dicho. Muchísimas gracias.

Gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez del Real.
Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra ahora el señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Señor presidente, con la venia.

Señor Paz Fuentes, muchísimas gracias por su comparecencia clara y, sobre todo, con unas propuestas que, evidentemente, son entendibles y asequibles para todos los miembros de esta Comisión.

Quiero comenzar retrotrayéndonos al pasado y recordarles lo que usted dijo cuando compareció en esta Comisión el día 15 de octubre del año 2014 acerca de lo que usted llamaba movilidad cinco estrellas, que pretendía una auditoría potente y evidente acerca de una serie de puntos entre los cuales precisamente está lo que usted nos ha dicho de este batiburrillo que hay ahora mismo para acceder a la formación de transportistas, con todas las incompetencias, inconveniencias y dificultades que tiene. Usted decía ya en aquel momento que había que auditar las competencias del conductor, evaluación psicofísica, escuela de conductores, competencias del profesor, sistemas de examen y competencias del examinador. Respecto a esto, le quiero preguntar si hemos avanzado en el tema concreto que usted nos ha planteado hoy que es la formación del transportista, a los cuales desde aquí mi grupo quiere mostrar su cariño y rendir un homenaje por todo lo que están haciendo y tienen que hacer por todos los ciudadanos.

En este sentido, también dentro de esa auditoría, podríamos incorporar cómo puede influir toda esa —vamos a llamarla así, pero con todo el respeto— diarrea legislativa que existe sobre el sector del transporte tanto en el ámbito propio de la formación de los transportistas, como usted bien ha dicho, como en los centros que pueden existir para esa formación. Y, sobre todo, queremos escuchar su análisis, si es usted tan amable, acerca de si existe una buena coordinación entre la DGT, el Ministerio de Transportes —que tiene mucho que decir en los cursos de capacitación— y también, por las derivaciones que tiene algún tipo de transportes como el de ganado, con el ministerio o la comunidad autónoma de turno, con agricultura y ganadería, o, por ejemplo, también con todo lo relativo a sanidad, si se realizan transportes de ese tipo. Yo creo, por unas declaraciones que usted hizo, que la coordinación entre la normativa de los cursos CAP, emanada del Ministerio de Transportes, y la DGT no debe estar muy allá, sobre todo en un tema que usted puso de manifiesto y es que los cursos CAP permitan recuperar hasta cuatro puntos del permiso de conducir y la Dirección General de Tráfico parece ser que todavía no lo ha aceptado.

Usted comentaba también que necesitamos ser sostenibles medioambientalmente, ¿hemos avanzado algo en el sector del transporte con la normativa existente a ese respecto? ¿Y qué implicación tiene la formación a ese respecto?

Sobre el sistema CAPA, una de las puertas de acceso al sistema de formación de transportistas, puede haber algún tipo de injusticia —también lo puso usted de manifiesto en alguna entrevista—, sobre todo en las autoescuelas situadas en zonas deprimidas, con riesgo de exclusión social, etcétera, porque el CAPA se basa también en el índice de aprobados para poder presentar más a los exámenes.

Todo el marasmo de titulaciones, grados, certificados y demás se ha venido a incrementar con el real decreto de 23 de marzo del año 2021 que estableció el título de técnico superior en formación para la movilidad segura y sostenible. Ya se ha iniciado el plazo de información pública el día 28 de este mes y finaliza el próximo día 19. ¿Qué perfil y misión debería tener a su juicio este técnico superior dentro de lo que es la movilidad para que tenga repercusión en el transporte?

Y luego, un tema universitario. Ya sabe usted que en estos últimos años en las universidades ha habido un deseo por parte de los alumnos de formarse en seguridad vial y se han expedido títulos de experto o posgrado en el ámbito de la seguridad vial y en la formación, evidentemente. ¿Cómo podríamos unificar estas certificaciones que se otorgan a través de la FP con estos expertos que salen por esta vía?

Termino con la última pregunta, señor presidente, y gracias por su amabilidad. El Grupo Popular ve imprescindible ya, a efectos de seguridad vial, una reforma en bloque de la Ley de seguridad vial y no reformas parciales. ¿Cómo lo ve usted eso?

cve: DSCD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 30

Muchísimas gracias por su amabilidad, señor presidente, y muchísimas gracias por sus contestaciones, señor Paz Fuentes. **(Aplausos)**.

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

Para concluir, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Socialista el señor Senderos. Cuando usted quiera.

El señor **SENDEROS ORAÁ**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor Paz, por su exposición. Usted representa a la Academia del Transportista y mi grupo quiere poner en valor la importancia de este sector y el papel fundamental que ha jugado en el abastecimiento en plena crisis sanitaria de la COVID-19.

Por otro lado, la estrategia española de seguridad vial 2021-2030 nace con el objetivo de reducir en un 50 % el número de fallecidos y de heridos graves para todos los países de la Unión Europea. Por todo ello, señor Paz, le voy a realizar las siguientes preguntas. ¿Cómo cree usted que se puede mejorar la estrategia para reducir los accidentes? ¿Qué puntos cree usted más importantes y relevantes en los que se debe incidir para reducir los accidentes en el sector del transporte? ¿Qué papel cree usted que puede jugar la tecnología en el sector del transporte para mejorar la seguridad de los trabajadores y trabajadoras de estos sectores y reducir la siniestralidad?

Ustedes, desde la Academia del Transportista, realizan una gran labor de formación y preparación para los futuros transportistas. Nosotros estamos totalmente de acuerdo en que hay que mejorar —y, sin duda, en ello está trabajando el Gobierno— la formación y la preparación, ¿pero no cree usted que la mejora de las condiciones laborales de los trabajadores y trabajadoras del sector transporte —muchos de ellos sometidos a una gran presión por diferentes motivos— evitaría más siniestros en el sector? Y, por último, qué piensa usted de las condiciones de trabajo que tienen ahora mismo los transportistas y muchos trabajadores del sector transporte y si eso va acorde con la falta de transportistas que hay en este momento.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para contestar y concluir la comparecencia, tiene de nuevo la palabra el señor Paz Fuentes. Cuando usted quiera.

El señor **DIRECTOR DE RELACIONES INSTITUCIONALES DE LA ACADEMIA DEL TRANSPORTISTA** (Paz Fuentes): Señorías, en general, estoy abrumado por todo su interés y me parece genial. No creo que tenga tiempo lógico de contestar a todo, por lo tanto, quedo a su disposición futura, por si no es suficiente con este turno que me queda para contestar a sus réplicas.

Empezamos por la señora Gorospe, usted misma decía que no entendía las tres vías diferentes de acceso, pero es que no lo entiende su señoría ni lo entiende nadie, porque no tiene ningún sentido. Es decir, para acabar el certificado de profesionalidad se me exige la obtención del permiso, el grado medio me dice que puedo cursar las 2000 horas sin haberlo obtenido, pero tanto uno como el otro, con esas barreras de acceso, lo hacen inviable, tanto es así que, en el caso del certificado de grado medio, en España solamente hay cinco comunidades que han realizado el currículo para poder desarrollarlo dentro de la comunidad y solo hay siete localidades donde realmente se imparte. De los 30000 permisos de conducción anuales relacionados con el transporte de mercancías —hablo en números redondos, 31000 en el año 2019— no llegan a cincuenta los que se han obtenido en un grado medio. Por tanto, es un fracaso absoluto, y ese fracaso está no porque uno no tenga interés vocacional, sino porque no tiene la oportunidad. Estamos totalmente en desventaja competitiva con el resto de sectores, que se nos llevan el talento y después, a los veintiún años, a ver quién es el que se mete a estudiar todo esto relacionado con nuestro sector. Hemos perdido un talento que nos hace falta, como se ha puesto de manifiesto.

Las prácticas en las empresas, ¿cómo las hacen sin el permiso de conducir? Pues las hacen con mucha imaginación de las empresas que se involucran y no al volante, pero sí acompañando para ver cuál es el desempeño real y los problemas que tiene el conductor. Seguramente, estas prácticas están un poco desenfocadas porque, claro, acompañan al conductor profesional y ven que parte de ese empeño no tiene nada que ver con conducir, sino que tiene que ver con las largas esperas, con que cargan y descargan, es decir, que se hacen cosas que no son su desempeño. Por eso, para que realmente las prácticas que se realizan tengan efecto necesitamos siempre de la complicidad, la vocación y la ilusión del personal

cve: DSCD-14CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 31

docente y de los centros. Estoy pensando mientras le hablo de un caso concreto, de un ciclo de grado medio en Valencia, en el que este año acabarán todos sus alumnos, que son seis, pero que han tenido realmente problemas para ver a dónde llevaban a sus alumnos a hacer las prácticas.

Por lo tanto, tenemos un sitio desnaturalizado, porque para acceder a una profesión lo normal es que se haga desde el ámbito educativo. A nuestros conductores, a esos elegidos para mover el mundo, después les exigimos una cantidad de superpoderes para realizar su desempeño que es un paseo —como hemos oído, de diarrea legislativa— para visitar diferentes ministerios. Realmente el conductor en España no solamente conduce, sino que también es mozo de almacén; lleva los equipos de manutención para cargarlos; tiene que hacer de ingeniero para realizar la activa de la carga; usar el dinamómetro para saber cómo distribuir todo el peso en la superficie de carga de ese vehículo; además, tiene que hacer de bombero porque tiene que ser capaz de apagar el incendio de sus ruedas, que es bastante habitual por problemas en los frenos, o dentro del motor de su propio vehículo; tiene que saber también de protección civil porque a veces lleva mercancías que importan un riesgo en el que su actuación inmediata va a suponer que se amplifique o no y tiene que hacer de abogado porque tiene que interpretar mil leyes relacionadas con la conducción y el transporte y, cuanto más específico sea, todavía más.

Otra de sus preguntas era si había algún tipo de especificidad. Hay que darse un paseo por todas las exigencias de diferentes ministerios porque no solamente es el que regula cómo conduzco y cómo organizo la carga —hablamos de DGT o hablamos de Transportes—, sino que también si llevo animales vivos, si llevo gente con discapacidad o si me dedico al transporte sanitario. Podríamos involucrar aquí a un sinfín de formaciones que son un sudoku a la hora de yo, como joven, plantearme cómo cubro todas las exigencias posibles. Lo primero, un sudoku complicado, ya no solamente económico, sino de inversión y de búsqueda y después esperar a que todas esas convocatorias, porque requieren examen, se produzcan. Por tanto, un joven tiene imposible el acceso a la conducción y es por eso que no hay jóvenes, esa es la principal causa.

Señor Sánchez, muy contento, es nuestra filosofía dignificar la profesión y el reconocimiento permanente a nuestros conductores que, además, durante la pandemia lo han dado todo y han sido los olvidados. Porque, además de todos los superpoderes está el superpoder del ayuno, porque a veces no podían ni parar a comer porque los sitios estaban cerrados o el de hacer sus necesidades hacia dentro porque hacia fuera no tenían lugares que fueran honorables —empleando un eufemismo— para poder realizarlas; es decir, que han sufrido un maltrato importante. Y ahora vemos, por ejemplo, que en Reino Unido les faltan conductores y lo primero que hacen es eliminar la protección social que tiene que ver con su tacógrafo para que puedan hacer más horas o eliminar la protección social que significa el cabotaje, lo cual quiere decir catorce días a saco. Es el eslabón más débil de todos y, por tanto, hay que cuidarlo y mimarlo.

En relación con el reparto de mercancías, veinticuatro horas al día y siete días a la semana el transporte funciona como un reloj suizo. Nosotros hoy hacemos clic y mañana tenemos el producto en casa y todo esto no es casualidad, sino que esto es resiliencia de nuestros esforzados de la ruta que tienen que hacer de todo para hacer posibles nuestras necesidades. Pero cuando esto no funcione, habrá desabastecimiento. Ya estamos viendo que hay muchos motivos, faltan las materias primas, pero, señorías, cuando todas esas materias primas ya estén y se active el transporte, no habrá gente al volante. Lo que estamos procurando es que la formación sirva también para eliminar ese gran problema que es el desabastecimiento que va a provocar un problema social grave, que ya ha habido muertos en Reino Unido por ver quién se cuele primero para realizar el repostaje de sus vehículos. La cosa es seria, cuando nos faltan los recursos básicos no solo hay alarma social, sino que hay violencia social. Por lo tanto, aunque no estemos convencidos de que el transporte es esencial —recordemos que el transporte de mercancías genera 600 000 puestos de trabajo directos, es el 4,8 % del producto interior bruto y si no hay transporte el resto de industrias no pueden funcionar— y aunque no le tengamos cariño al conductor, por propio egoísmo de país, tenemos que mimarlo. El transporte hay que favorecerlo para que se realice a todas horas y hay fórmulas para hacerlo. Ese transporte de la última milla —que ya es casi del último metro— hay que arbitrarlo y hay muchas soluciones posibles. Creo que igual he resumido demasiado su intervención, señor Sánchez, pero si hay algo que me haya dejado que considere importante, estoy a su disposición.

Grupo Popular, ha hecho usted un buen estudio de mi trayectoria profesional. Hablábamos de la auditoría y antes hemos oído hablar de auditorías de seguridad vial en la comparecencia anterior. Las que yo proponía en su día eran las auditorías relacionadas con la formación en todas las patas que la

cve: DSCD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 32

componen, estamos hablando de cómo se obtiene: de la autoescuela, el profesor, el examinador, las normas, etcétera. Y esas auditorías no pueden ser de parte, no pueden ser internas, tienen que ser externas

Contestando a su pregunta de hoy cómo estamos, pues en la casilla de partida. Hace siete años solicité —y además también lo elevé al tono de exigencia— que el profesor de formación vial tiene que trascender porque hay demasiados retos que yo ya anticipaba en aquel momento, como que no es suficiente con que el transporte sea seguro, sino que debe ser saludable, sostenible y satisfactorio para atender todas las necesidades y, además, que sea amable. Para todo eso necesitamos a alguien que provenga de la educación. Señorías, se tardó siete años en hacerme caso, porque este año, por fin, ya lo tenemos así. ¿Cuál es el problema con lo que estoy planteando hoy? Que no tenemos siete años, señorías. La formación del conductor tiene que ser a través de la formación profesional por todas las ventajas que supone. A veces se corre el riesgo de que defendiendo una obvedad podamos perder una batalla dialéctica. ¿Pero de verdad que alguien tiene que venir aquí a explicar por qué una profesión hay que armarla desde la base de la educación? Yo creo que es una evidencia de tal calibre que, seguramente, si lo intento adornar, lo voy a estropear, con lo cual lo voy a dejar aquí.

Coordinación entre ministerios. Pues aquí tenemos muchos ejemplos y volvemos otra vez al conde de Romanones. Hay un real decreto desde 2003 y una directiva europea que España transpone en 2007 que dice que si yo hago un curso CAP lo normal es que durante ese curso, si se cumplen las condiciones que establece la DGT, se puedan recuperar puntos. Eso es del año 2003, pero estamos en 2021 y resulta que no y yo no entiendo por qué. Porque un real decreto no lo hace un ministerio, igual es quien lo redacta, pero el que sanciona es el Gobierno y el Gobierno cuando hace un real decreto no es para que lo interprete alguien de turno que esté liderando una administración pública, sino que debe hacer que se cumpla y, en este caso, no se cumple. Es el mismo ejemplo que ponía antes con el tema de la teleformación. Nosotros somos Europa y hemos votado por mayoría que queremos introducir el aprendizaje electrónico como complemento y también por las muchas ventajas que supone. Pero es que, además, ahora mismo estamos ante un tema sensible que es el cuidado de nuestros conductores, la conciliación familiar. Es decir, que de esas 35 horas del CAP continuas, puedo hacer un tercio en teleformación y además hay objetivos que se consiguen mejor con la calma de poder echar hacia atrás o hacia delante y volver a repetirlo porque son cosas complicadas.

El tacógrafo es el escudo de seguridad vial porque es el que dice que no puedes pasarte de este tiempo de conducción y que tienes que hacer estos descansos. Ese tacógrafo, que es tan simple, supone riadas de preguntas a la Academia del Transportista porque, aunque lo utilizan todos los días, lo desconocen, ya que es complicado y, como es complicado, hay que explicarlo y además hay que explicarlo de una forma mejor.

Con todo esto quiero decir, señorías, que coordinación entre administraciones públicas no y, además, no sé si se puede decir en este ambiente, yo creo que tenemos el síndrome del macho alfa. Es decir, si un ministerio de transportes ya tiene una competencia en formación, ya no quiere soltarla. En vez de pensar que hay que satisfacer las necesidades y expectativas del conductor profesional, parece que yo no quiero soltar esa parcela y eso genera que haya verdaderos problemas que, al final, pagan siempre los mismos.

Me ha hecho muchas preguntas y todas muy interesantes, pero, en relación con la universidad y los títulos de posgrado, ahora tenemos la conformación del nuevo título de profesor de formación vial, que es técnico superior en movilidad segura y sostenible. Precisamente se tocan muchos de estos contenidos en los posgrados, pero ahora tenemos un verdadero problema para que se acrediten las competencias. Recientemente yo lo he intentado con mi acreditación, que supongo que será de las más completas que hay, no por listo, sino por viejo, y me han dicho que no de momento porque todavía están esperando a ver cómo se realiza.

Me paso al Grupo Socialista en aras de su tiempo, señorías, aunque yo estoy aquí encantado de responderles. Si alguna de sus señorías considera que no he satisfecho sus preguntas, me pongo a su disposición ahora o cuando considere.

Estrategia de seguridad 2021-2030. ¿Cómo podemos mejorar la estrategia? Está claro que mejorando la educación y la formación. ¡Si es que estamos hablando del 90% de producción de siniestros viales! ¿Cuál es el problema de la educación? Que no tiene un rédito político que sea a corto plazo porque la educación es una lluvia fina que cala con el tiempo. La educación tiene que ver con los valores, pero la formación tiene que ver con cómo yo conduciré por las vías públicas, con lo cual también habrá que

cve: DSCD-14CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 33

mejorarla. Es decir, mejorar la educación, la formación y la información sobre todo para sentirnos vulnerables, porque ¿cómo me voy a proteger yo de algo si no lo considero un peligro para mí? A veces tenemos titulares con un sesgo demasiado optimista que relativizan al decir que vamos a mejorar. Eliminaría todo ese tipo de cosas porque una muerte ya es suficiente para que sigamos trabajando en todo esto, señorías.

El sector del transporte y la tecnología. La tecnología es fundamental porque es la que permite compensar un error humano. Me equivoco un montón de veces al día haciendo mil cosas y en la conducción también, a pesar de toda mi armadura de profesionalidad y de haber sido docente de esto; todos somos fallibles. El anterior compareciente lo decía: ten la seguridad de que el factor humano va a fallar y, cuando falle, tiene que haber algo ahí que lo acoja, ya sea la tecnología del propio vehículo o la de esas carreteras que me permiten perdonar la vida. Por tanto, el cóctel siempre es el mismo: educación, formación, información, tecnología, vigilancia, control y sanción. Hay que situar todo este cóctel como prioritario. Si yo creo que algo me va a causar un problema serio y además de muerte, seguramente me prevenga, si además sé cómo poder evitarlo, ya tengo la segunda parte, pero, si además estoy motivado para evitarlo, ya lo tengo todo conseguido y, si tengo los medios, ya tengo el final feliz y, por tanto, ese siniestro vial pasará a ser algo del pasado.

¡Por supuesto que la mejora de las condiciones laborales eliminarán los riesgos! He oído afirmaciones, además de líderes políticos y de la Administración, que dicen: Págalas más y verás cómo te vienen a tu sector. Para eso no hace falta estudiar ni tener estudios, porque esa es una realidad, pero no es toda la realidad. (Risas). Lo que hay que hacer es analizar. Un problema complejo no tiene una solución simple, con lo cual vamos a analizarlo todo. Condiciones laborales, por supuesto. La Administración y los grupos parlamentarios tendrían que intentar que no hubiera una penosidad añadida a la que ya hay en una profesión que además se considera esencial. Es decir, yo me voy a tener que comer, entre comillas, esas grandes distancias, voy a tener que pernoctar fuera de casa y lo voy a tener que hacer dentro de mi camión porque es una penosidad que va en la guía de la profesión —hay profesiones que son más penosas que otras— y eso se sobrelleva, pero el problema son los añadidos que no me tocan como es esa carga y descarga, como son esas colas interminables en las que no estoy haciendo nada, como es una burocracia que resulta que recae en mí, como es una presión en el cumplimiento porque tengo que hacerlo en tiempo para ser competitivo y como es la formación porque resulta que tengo que hacerla cuando estoy en mi periodo de descanso. Los cursos CAP de treinta y cinco horas se realizan normalmente en el periodo de descanso semanal del conductor, con lo cual imagínense ustedes a esa persona que está sufriendo de la privación de la familia que, cuando le toca verla, tiene que estar treinta y cinco horas aguantando a alguien como yo que le está diciendo que tiene que ser más seguro. Es decir, que las ganas con las que me viene un conductor en esos momentos, señorías, no son para tirar cohetes.

La formación y la educación son la principal base para dignificar y, sobre todo, cuanto más contento esté mi conductor, más seguro va a ser porque usted tiene toda la razón, señoría: todo el riesgo psicosocial es una bomba en la cabeza de un conductor y tenemos que eliminarlo. Todo el ruido que estamos haciendo está ahuyentando la vocación del sector, aunque los conductores realmente están orgullosos de su profesión y saben que es bonita. Además, aunque no les den la palmadita en la espalda, ellos saben que son esenciales y esa media sonrisa cuando lo piensan les sirve de estímulo para sobrellevar su vida diaria. Por tanto, señoría, yo estoy totalmente de acuerdo con lo que usted plantea.

Y en relación con ese reconocimiento al conductor profesional, yo quiero acordarme sobre todo de los que ahora mismo lo están dando todo en mi tierra, en Canarias, en La Palma con el volcán, porque siguen realizando su trabajo en unas condiciones que no son las óptimas, pero están allí. Cuando hace falta, ellos siempre han estado y lo han demostrado ya en esta pandemia porque lo han dado todo y por lo menos se merecerían, señorías, que nos volcáramos para hacerles la vida lo más fácil posible y creemos que la formación profesional sería un gran avance para conseguirlo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Paz, por su interesante comparecencia.

Como es lógico, nos sumamos a ese reconocimiento y a ese apoyo a los transportistas y a todos los ciudadanos que lo están pasando tan mal en la isla de La Palma.

Con las comparecencias de esta tarde damos por concluido el programa de trabajo con ocasión de la Estrategia de seguridad vial 20212030. La comparecencia del director general de Tráfico tendrá lugar, como hemos comentado antes en una reunión informal, el próximo martes día 16.

cve: DSCD-14-CO-537

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 34

Solo me resta agradecer a todos los comparecientes que hemos tenido durante este año, a los grupos parlamentarios y los portavoces su colaboración. Creo que ha sido un trabajo interesante y que podemos dar traslado de lo que hemos hecho aquí, sobre todo de lo que nos han dicho aquí durante este año más de treinta comparecientes, expertos, representantes de entidades y asociaciones, fundaciones, etcétera, al Gobierno porque será útil para la elaboración de esa estrategia que está concluyendo la Dirección General de Tráfico.

Muchísimas gracias y buenas tardes, señorías.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y cuarenta cinco minutos de la tarde.

ove: DSCD-14CO-537

<http://www.congreso.es>
D. L.: M-12.580/1961

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid
Teléf.: 91 390 60 00

Edición electrónica preparada por la Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado – <http://boe.es>



CORTES GENERALES
DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
COMISIONES

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 539

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JUAN JOSÉ MATARÍ SÁEZ

Sesión núm. 18

celebrada el martes 16 de noviembre de 2021

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor director general de Tráfico (Navarro Olivella), con ocasión del programa de trabajo sobre la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030. (Número de expediente 212/001999)

2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 2

Se abre la sesión a las once de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías.

Vamos a celebrar esta mañana la última comparecencia prevista dentro del programa de trabajo que la Comisión ha desarrollado durante el último año con ocasión de la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030 que está elaborando el Gobierno. Tal y como acordamos, esta última comparecencia es la del director general de Tráfico, don Pere Navarro, a quien agradecemos una vez más su presencia en esta Comisión. Antes de darle la palabra al director general, permítanme unas palabras de la Presidencia para hacerle entrega del informe elaborado sobre las propuestas realizadas por los distintos comparecientes en esta Comisión.

Señorías, con el fin de dar cumplimiento a nuestro compromiso de apoyar y contribuir en la elaboración de la estrategia, una vez sustanciadas las comparecencias acordadas para recabar la opinión de organizaciones, asociaciones, entidades y expertos, ponemos a disposición del Gobierno el presente informe que recoge sus propuestas y sus recomendaciones.

Como recordarán sus señorías, este programa de trabajo se inició con las comparecencias de representantes de las asociaciones de víctimas unos días previos a la conmemoración del día mundial en recuerdo de las víctimas en 2020 y lo concluimos hoy, unos días antes de la celebración el próximo domingo del día mundial 2021. Y no es casualidad, hemos querido que sea así porque las asociaciones de víctimas, como recoge la declaración institucional que formuló esta Comisión el 12 de noviembre de 2020, son el mejor ejemplo de solidaridad y reconocemos su destacada contribución en la elaboración e implementación de la política pública de seguridad vial en España y, por tanto, su imprescindible papel en los avances conseguidos en nuestro país durante las últimas décadas en los registros de siniestralidad vial.

Señorías, las repercusiones en términos de sufrimiento, tanto a las víctimas como a sus familiares, y de coste social, enfermedades crónicas, lesiones permanentes, etcétera, así como económico, justifican sobradamente la calificación de la siniestralidad vial como un problema de Estado y como tal ha de enfocarse. Estamos iniciando una década que, como ya declaró la Asamblea General de Naciones Unidas, tiene que ser un decenio de acción para la seguridad vial, haciendo de la seguridad en la movilidad un valor fundamental porque la movilidad es una parte integral de casi todos los aspectos de nuestra vida diaria y por eso la responsabilidad en la seguridad vial es una responsabilidad compartida y es una responsabilidad de todos, de ahí que el Congreso de los Diputados, y de manera muy concreta la Comisión sobre Seguridad Vial, no pueda quedar al margen de esta responsabilidad. Por ello, la Comisión ha manifestado a través de distintas iniciativas su absoluta conformidad con el objetivo estratégico de conseguir que el decenio 2021-2030 se convierta de forma efectiva en la década de acción de la seguridad vial, reafirmando su compromiso decidido de contribuir a que se logren los objetivos de reducir a la mitad el número de víctimas mortales y de lesionados graves durante esta década. Con el fin de materializar dicho compromiso, esta Comisión elaboró un programa para escuchar a los representantes de la administración, pero, sobre todo, a los representantes de organizaciones, asociaciones, entidades, fundaciones y a expertos académicos y profesionales que han aportado su experiencia y su punto de vista de la situación de la seguridad vial en nuestro país y han dejado también sus propuestas y recomendaciones para lograr el objetivo estratégico de reducción de la siniestralidad vial, así como para conseguir instaurar un modelo de movilidad, sobre todo en el ámbito urbano, seguro, sostenible y saludable. Permítanme que en nombre de todas sus señorías agradezca y reconozca el papel que desempeñan dentro sistema de seguridad vial estas organizaciones de la sociedad civil.

El documento que ponemos a disposición de quienes están elaborando la estrategia 2021-2030 —nos acompaña en la Comisión, por cierto, el director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, don Álvaro Gómez, a quien agradecemos su presencia— busca informar, evitando cualquier posicionamiento o juicio de valor sobre los contenidos más destacados de las intervenciones realizadas durante las mencionadas sesiones informativas, y para ello detalla con cierto grado de literalidad las propuestas y recomendaciones realizadas por los comparecientes en cada uno de los campos o líneas de acción coincidentes con los grupos de trabajo constituidos en el seno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Señoras y señores diputados, creemos que lograr los ambiciosos objetivos de seguridad vial planteados por la comunidad internacional y apoyados por el Gobierno de España, objetivos que suscribimos y apoyamos desde la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, exige reconocer que disfrutar de una seguridad vial plena dentro de un contexto de movilidad sostenible y

cve: DSCD-14-CO-539

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 3

saludable es un derecho vinculado a la protección de la vida y al bienestar de las personas que implica un deber fiduciario que nos convierte, en relación con las políticas de seguridad vial y como representantes de la voluntad popular, en agentes imprescindibles para la defensa del derecho a una seguridad vial plena. Se trata, en síntesis, de tomar conciencia y aceptar que estamos ante un drama colectivo que solo podrá atajarse de forma irreversible enfocándolo desde todas sus vertientes: la humana, la técnica y la medioambiental y contando con la colaboración de todos los interesados, es decir, los ciudadanos, los usuarios de las vías, las organizaciones de la sociedad civil y el conjunto de las administraciones públicas. Es precisamente ese necesario diálogo multilateral el que hemos modestamente impulsado desde nuestra Comisión y cuyo resultado aparece en el presente informe del que hacemos entrega al director general de Tráfico para su buen uso. **(Hace entrega del informe).**

Muchas gracias a todas sus señorías por el trabajo que han desarrollado durante este año en estas comparecencias.

Y ahora doy la palabra al director general para, como he dicho al principio, concluir este programa que hemos desarrollado durante el último año.

Tiene usted la palabra, señor Navarro.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Buenos días a todos.

Quiero agradecer una vez más la amable invitación a comparecer en la Comisión sobre Seguridad Vial. También quiero agradecer la inmensa aportación que supone este informe de las comparecencias de la Comisión durante un año. **(Muestra el informe).** Me parece una buena práctica y las opiniones recogidas de los sectores que han pasado por aquí son una inmensa aportación a la política de seguridad vial y al trabajo que nosotros hacemos desde el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

También quiero, por la oportunidad, recordar el documento que aprobaron el año pasado con motivo del día mundial de las víctimas. Les invito a releer aquella declaración de la Comisión sobre Seguridad Vial porque es un documento muy completo que puede servirnos de referencia a todos los que trabajamos en materia de seguridad vial.

Hemos repartido el guion de la comparecencia para facilitar su seguimiento en el que empiezo haciendo una cierta reflexión y es que estamos en una época de cambios y transformaciones muy acelerados. Todo esto invita a ir hacia estrategias —verán las que hacen otros países— que marcan principios, orientaciones, líneas de actuación y prioridades, pero no es aquel listado de trescientas acciones concretas porque hoy en día, si somos honestos, es imposible dibujar el escenario del año 2030. Repito, estamos en una época de cambios y transformaciones acelerados.

La estrategia de seguridad vial 2021-2030 es el resultado de un proceso de reflexión interno, del análisis de las estrategias y resoluciones internacionales más relevantes y de las reuniones de los grupos de trabajo del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible que han participado en la elaboración de la estrategia.

Voy a destacar los aspectos más relevantes para intentar no hacer excesivamente larga la comparecencia. Hay que hacer una referencia a la Estrategia 2011-2020. La Estrategia 2011-2020 cogió como año de referencia el año 2009. Se tardó dos años en elaborar la estrategia porque vimos que eran más importantes las reuniones y lo que se aprendía con las reuniones que la propia estrategia. Es decir, el proceso de elaboración del plan es tan importante como el propio plan.

Quiero decirles simplemente los objetivos que se marcaron y que se han conseguido. Uno de ellos era reducir los fallecidos a 37 por millón de habitantes. Lo hemos cumplido. Esto ha supuesto una reducción del 37% de los fallecidos respecto al año 2009. Estoy dando los datos de 2019. Otro de ellos era reducir el porcentaje de heridos graves en un 35% y se ha cumplido porque se ha reducido en un 38%. También había que reducir el porcentaje de fallecidos y heridos graves entre dieciocho y veinticuatro años en fin de semana en un 25%, y se ha reducido en un 55%, y el porcentaje de fallecidos por salida de la vía en carretera convencional en un 30% y se ha reducido en un 50%.

¿Qué no se ha conseguido? No se ha conseguido reducir el número de fallecidos en turismo en zona urbana. El objetivo era llegar a cero fallecidos y en 2019 hubo 62, lo que ha supuesto una reducción del 39% respecto a los fallecidos de 2009. Teníamos el objetivo de reducir el porcentaje de fallecidos *in itinere* en un 30% y se ha reducido en un 21%. Teníamos el objetivo de reducir el porcentaje de fallecidos mayores de sesenta y cuatro años en un 10% y se ha mantenido constante. Teníamos el objetivo de reducir el porcentaje de motoristas fallecidos y heridos graves en un 20% y se ha reducido en

cve: DSCD-14-CO-539

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 4

un 9% y teníamos el objetivo de reducir el porcentaje de fallecidos por atropello en un 30% y se ha reducido en un 19%. Esto da un poco la idea de la estrategia y de nuestra evolución de 2011 a 2020.

Saben que se ha descartado el año 2020 por ser un año raro, extraño, atípico y ojalá irrepetible, con lo cual nadie lo toma como referencia y la referencia para la estrategia nacional son los datos del año 2019. Voy a dar cuatro datos. En el año 2019 hubo 1755 fallecidos y 8600 heridos graves. España estaba en 37 fallecidos por millón de habitantes y la media de la Unión Europea era de 51 fallecidos por millón de habitantes. El 70% de los fallecidos fallecieron en carretera y el 30% fallecieron en ciudad. Esta es la foto de la que partimos. Las causas siempre son las distracciones, la velocidad y el alcohol, y variaron entre un 20% y un 30%. Un año puede subir una o bajar otra más o menos. Aquí hay que recordar que desde el año 2016 la primera causa es la distracción. Esto no era así antes del año 2016. En autopista y autovía hubo un 28% de fallecidos y en carretera convencional un 72%. Tres de cada cuatro fallecidos en carretera fallecieron en carretera convencional. El 52% de los fallecidos eran vulnerables —peatón, ciclista o motorista— y en ciudad eran el 82%. En cuanto a las motos, supusieron el 15% del parque de vehículos; hubo un 27% de motociclistas fallecidos y el 43% fallecieron en ciudad. Los mayores de sesenta y cinco años supusieron el 19% de la población, el 28% de los fallecidos y el 43% de los fallecidos en ciudad. Esta es la foto de la que partimos.

En cuanto a las grandes tendencias a tener en cuenta que nos condicionan todo el horizonte de esta década, la primera es el cambio climático. Ustedes saben que el objetivo de la Unión Europea es reducir las emisiones en un 55% en 2030 con respecto a los niveles de 1990, que habrá una zona climáticamente neutra en 2050, que el transporte sigue siendo el segundo mayor emisor después del sector energético —aproximadamente un 20% de las emisiones de cambio climático vienen del sector del transporte—, que la Ley de Cambio Climático establece que los vehículos nuevos no destinados a usos comerciales serán de cero emisiones no más tarde del año 2040 y que la Unión Europea tiene el compromiso de no fabricar ni matricular vehículos de combustibles fósiles a partir de 2035. Quédense con la idea de que el tema del cambio climático y de las emisiones ha venido para quedarse y nos va a marcar y condicionar de alguna manera. Solo hace falta recordar las zonas de bajas emisiones que tenemos que poner en marcha en ciento cuarenta y nueve ciudades de la geografía española de menos de 50 000 habitantes.

La segunda es el envejecimiento de la población. Hay más mayores de sesenta y cinco años que menores de dieciséis años en nuestro país. Quédense con la idea de que es un tema europeo que condiciona, de alguna manera, también las políticas de movilidad y de seguridad vial.

La tercera es el aumento de la población urbana y la despoblación rural que marca el foco en las ciudades. Espero y deseo que algún día entre todos podamos dar la vuelta a esta tendencia. Hay quien dice que una ciudad ideal tiene que tener entre 200 000 y 250 000 habitantes porque por encima empieza todo a complicarse.

La cuarta se refiere a las nuevas formas de movilidad. Saben que ha llegado la micromovilidad con los patinetes eléctricos, las bicicletas eléctricas y los vehículos eléctricos y los nuevos modelos de organización de la movilidad como la movilidad compartida, *sharing*, la movilidad multimodal, la distribución urbana de mercancías y última milla, pero también la puesta en valor de la movilidad activa a pie y en bicicleta.

La quinta se refiere a los avances tecnológicos: conectividad 5G, *big data* e inteligencia artificial que afectan a las infraestructuras, a los vehículos y a la vigilancia y control.

La sexta es la cultura de los jóvenes, que también es un valor a tener en cuenta porque al final marca el futuro. Apuestan por el uso, por compartir —lo llevan en su ADN—, por lo multimodal y por el *smartphone*. Hay un dato interesante y es que ha bajado el porcentaje de conductores entre quince y veinticuatro años en nuestro país del 8,4% en 2011 al 6,2% en estos momentos. La franja de conductores jóvenes respecto al total está bajando. Tenemos la impresión de que los jóvenes acaban sacándose el permiso de conducir, pero lo están retrasando. No es que no se lo saquen, sino que se desplaza en el tiempo la obtención del permiso de conducir.

En cuanto al contexto internacional —paso rápido por él, aunque es significativo—, en 2015 Naciones Unidas aprobó la Agenda 2030 con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, incluyó la seguridad vial y la movilidad de forma explícita y puso de manifiesto la interrelación de la movilidad y de la seguridad vial con otros ámbitos como el medioambiente, la salud pública y el mercado laboral. Es verdad que Naciones Unidas ha aprobado el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, que hubo la Tercera Conferencia Mundial de Seguridad Vial en Estocolmo en 2019, que hay un documento de recomendaciones realizadas por el grupo de expertos que les recomiendo —es un documento de

cve: DSCD-14CO-539

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 5

referencia para los que trabajamos en seguridad vial— y que en el mes de octubre han presentado el Plan Global para la Década de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030.

El objetivo de la Unión Europea, con la Declaración de la Veleta, es reducir el porcentaje de fallecidos y heridos graves en un 50%. La Road Safety Policy 2021-2030 se refiere a la visión cero, al sistema seguro, a la automatización, a la economía colaborativa y a las nuevas formas de movilidad personal, con especial atención a las personas de movilidad reducida y de edad avanzada.

Suecia y Países Bajos son un referente para nosotros. Suecia ha hecho un estrategia 2019-2022. No todo el mundo la hace a largo plazo por la incertidumbre que nos rodea y la hace con plazos más breves. Países Bajos es el que más nos gusta. Ha hecho un Plan Estratégico de Seguridad Vial 2030, llamado seguro de puerta a puerta, que no es una relación de medidas, sino una visión compartida por todos. Hay un acuerdo previo entre el Gobierno, las regiones, los municipios y la sociedad civil que pone en marcha la política de seguridad vial. Algo parecido se ha hecho en Cataluña con un acuerdo global de toda la sociedad civil y la administración sobre el que descansa su estrategia, por decirlo de alguna manera, de seguridad vial. Hay otros países que también han hecho sus estrategias de seguridad vial y se muestra en el documento.

Respecto al contexto nacional, tenemos la Estrategia de Desarrollo Sostenible 2030 del Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030. Se aprueban los Objetivos de Desarrollo Sostenible para nuestro país como marco de actuación para todas las estrategias; es decir, son la hoja de ruta del país para 2030 y la hoja de ruta del mundo porque viene de lo que aprobó Naciones Unidas. Se ha tenido en cuenta la Estrategia Estatal por la Bicicleta 2021, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, el Plan estratégico de apoyo integral al sector de la automoción 2020, la Estrategia española de seguridad y salud en el trabajo 2022-2027 —tenemos que estar alineados con las otras estrategias y queremos, a través de estas estrategias, ayudar a conseguir las otras estrategias—, la Estrategia Nacional frente al Reto Demográfico, la Estrategia Nacional sobre Adicciones 2017-2024, el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático y el informe de la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso los Diputados con sus ciento sesenta aportaciones de los comparecientes.

En cuanto a la visión y los principios, para nosotros esta es la década de la consolidación del sistema seguro. El sistema seguro comporta un cambio en la aproximación a la seguridad vial. Como decimos en la DGT, en su día la aproximación a la seguridad vial del transporte aéreo fue integral, la aproximación a la seguridad vial del transporte ferroviario y del transporte marítimo fue integral y la aproximación a la seguridad vial del transporte terrestre no lo fue. Por un lado, quedaba la infraestructura y, por otro lado, quedaban el vehículo y el conductor. Así nos ha ido. Con lo cual, ahora vamos a hacer una aproximación integral. Dicho de otra manera, descansa en cuatro principios: la falibilidad —el ser humano es falible y a veces falla—; la vulnerabilidad —el ser humano tiene un límite en cuanto al impacto que puede aguantar—; la responsabilidad compartida de todos; el enfoque integral y el principio de la seguridad vial de que, detectado el riesgo, hay que eliminarlo o minimizarlo. Al final esto se resume en que llevamos cincuenta años culpando a los conductores porque beben, corren o se distraen y en que vamos a un modelo en el que, aunque el conductor beba, corra o se distraiga, no va a ser posible que el accidente tenga el resultado de fallecimiento. Ese es el enfoque del sistema seguro y esta es la década de consolidación como metodología de trabajo.

¿Cuál es la misión de la estrategia? Su misión es crear una cultura de movilidad segura en nuestro país que nos haga avanzar hacia el objetivo de que ninguna persona resulte fallecida ni herida grave por accidente de tráfico en el año 2050, así como contribuir a los objetivos de las políticas nacionales en otros ámbitos relacionados con la movilidad.

Los objetivos de la década están alineados con la Unión Europea: reducir el porcentaje de fallecidos al 50% en el periodo 2021-2030 y reducir, esta es la novedad, el porcentaje de los heridos graves al 50% en 2021-2030. También hay unos objetivos específicos en el documento y son los siguientes: que el porcentaje de los fallecidos en vías urbanas nunca supere el 30% del total, habiéndose reducido el 50%, y que el porcentaje de fallecidos en carreteras convencionales, el de vulnerables y el de mayores de sesenta y cinco años se reduzca. Aquí merece la pena resaltar que la Comisión Europea tiene un grupo de trabajo en el que participa España que está definiendo unos indicadores para la velocidad, el uso del cinturón, el casco, el teléfono móvil, el alcohol, las infraestructuras, los vehículos y el tiempo de respuesta. La Comisión Europea tiene que aprobar estos indicadores y la forma de obtenerlos y el Parlamento Europeo le ha instado a que fije los objetivos para todos los países para armonizar de alguna manera porque es difícil la comparación entre los países.

cve: DSCD-14-CO-539

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 6

En cuanto a las áreas estratégicas y líneas de actuación, la primera es la educación y la formación, personas formadas y capaces. Dentro de la educación las líneas de actuación son las siguientes: la educación vial en los colegios —saben que se está trabajando para llevar a los colegios la asignatura de aprender a ir en bicicleta en primaria y secundaria y que supondría la introducción de la seguridad vial de forma reglada en la formación—; mejorar el acceso al permiso de conducir —puede haber acceso progresivo, estamos en un proceso continuo de mejora de los exámenes y de las pruebas y todo esto descansa en la directiva de permisos de conducir, que es nuestro marco de referencia—; educación vial específica para ciclistas y usuarios de patinetes —tenemos que hacer algo con la formación específica de los usuarios de patinetes y ciclistas, aquellos que no pasan por la formación necesaria para la obtención de un permiso—; campañas de comunicación y concienciación sobre movilidad segura y sostenible —el reto es consolidar la cultura de la movilidad segura en nuestro país—; revisar y actualizar las condiciones psicofísicas y de salud para la conducción —es decir, actualización de los plazos de renovación y de las pruebas para las personas de edad avanzada, ya que para una persona mayor de noventa años el plazo de renovación es de cinco años y nos parece excesivo— y, por último, la apuesta por la calidad en los centros colaboradores: autoescuelas, centros de reconocimiento médico de conductores y centros que dan permisos por puntos.

Respecto a la vigilancia, control y tolerancia cero con los comportamientos de riesgo, las líneas de actuación son las siguientes: revisión y actualización del marco normativo de tráfico; revisión y actualización del marco penal; refuerzo de la vigilancia de las conductas de mayor riesgo —velocidad, alcohol, distracciones y motoristas—; vigilancia del transporte profesional y desarrollo de la tecnología aplicada a la prevención y a la vigilancia. Las tecnologías ofrecen muchas posibilidades como las cámaras de alta definición, los drones, los radares de tramo y demás.

En cuanto a las ciudades seguras, hay que integrar la seguridad vial en otras políticas urbanas. Todos los planes de movilidad urbana tienen que tener un capítulo específico dedicado a la seguridad vial. También hay que realizar una revisión y una actualización de las normativas de movilidad urbana. Otras líneas: recomendaciones para temas específicos y su tratamiento en las ordenanzas municipales, diseño vial seguro y gestión de la jerarquización de vías, diseño para que la velocidad sea segura, actuación en tramos peligrosos. Accesibilidad universal, la accesibilidad es un tema transversal que en la ciudad es un motor de transformación. Seguridad en flotas públicas, concesiones y autorizaciones. Es una recomendación de Naciones Unidas que los vehículos de las administraciones han de ser seguros; deben poner en sus pliegos de contratación la exigencia de que los vehículos de las empresas contratadas y subcontratadas sean seguros. Esto es como una cadena de responsabilidad que baja a todo aquel que contrate, son niveles de exigencia en la seguridad. Seguridad en la distribución urbana de mercancías: diseño de zonas de carga y descarga; franjas horarias; disminuir los recorridos de los vehículos, hay que minimizarlos para hacer la distribución de mercancías; en fin, vehículos eléctricos, vehículos limpios... Y la última línea: conectividad y digitalización para una movilidad segura.

Les explico un poco un proyecto que tenemos, que es *Autonomous Ready*: en Barcelona tenemos quinientos vehículos en estos momentos que están circulando por la ciudad, dotados de cámaras y sensores, que nos ofrecen toda la información. Están los transportes de Barcelona, hay taxis, hay vehículos de Correos, de *Seur*, los de leche Pascual; sé que hay quinientos vehículos que están circulando, que dan toda la información —*big data*— sobre puntos de riesgo, tipos de riesgos y demás; en ello se emplea la utilización de las nuevas tecnologías.

Siguiente área estratégica: carreteras seguras, el diseño de las carreteras basado en el sistema seguro, teniendo en cuenta la falibilidad y la vulnerabilidad. Se realizará la gestión de infraestructuras y del tráfico con prioridad a la seguridad vial para la gestión de dicho tráfico. Existe la prioridad total y absoluta de la seguridad sobre cualquier otra consideración, sobre la fluidez. Se realizará la evaluación de la seguridad en las infraestructuras, el año que viene la Unión Europea tiene que aprobar el sistema de evaluación de la seguridad que nos permita hacer un mapa de nivel de seguridad en las infraestructuras, al menos en las de primer nivel. Otra línea de actuación es la seguridad de los usuarios vulnerables en la carretera, en la infraestructura: el peatón, el ciclista y el motorista. Y otra es la gestión del tráfico segura, sostenible e inteligente, con la tecnología.

Quinta área: vehículos conectados y seguros. Estudiaremos la seguridad de los vehículos nuevos a través de los ADAS. El año que viene habrá diecinueve ADAS diferentes a partir del 6 de julio para los vehículos nuevos que se matriculen. La segunda línea es la seguridad del parque existente, renovación del mismo, y, desde luego, se trata de sustituirlo por vehículos nuevos. El vehículo a partir de 2015 tiene

cve: DSCD-14CO-539

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 7

que cumplir una normativa. ¿Qué es Euro 6? Euro 6 contempla que el vehículo sea seguro y razonable en cuanto a emisiones, pero el 70% del parque de vehículos en nuestro país es de antes de 2015, solo el 30% es de después de 2015. Por tanto, hemos de pasar los vehículos de antes de 2015 a este tipo de vehículos a partir del Euro 6, esta es una de las líneas de trabajo. Otra línea es el apoyo a las políticas nacionales sobre vehículos, por descontado. Asimismo, atención especial a las distracciones y a las personas de edad avanzada. Las distracciones vamos a ver poco a poco cómo las controlamos, en este momento los vehículos nuevos están dotados de pantallas, con mucha información, y vamos a ver poco a poco cómo pasar de la pantalla a la voz; estará la pantalla, pero se utilizará la voz, porque es más seguro que tener que estar pendiente de la pantalla. Y luego está la cuestión de la gente mayor, el envejecimiento de la población condiciona de alguna manera el diseño y el fundamento de los vehículos. Otra medida es la conectividad y la automatización, la apuesta decidida por el vehículo conectado, la DGT da un salto adelante en seguridad vial. La mejora continua del registro de vehículos es un elemento básico y fundamental, para que ante cualquier cosa que suceda en cualquier ciudad, se pueda conectar con el registro de vehículos y consultar si cualquier vehículo reúne o no reúne las condiciones para poder estar circulando. Por otro lado, la integración del seguro de los vehículos en la política de seguridad vial es un tema que tiene recorrido, nosotros nos hemos mantenido al margen, pero hay que ver qué sinergias puede haber si se incorpora a la política de seguridad vial.

La sexta área estratégica es una respuesta al accidente efectiva y atención a las víctimas: mejora de los tiempos de respuesta, atención sanitaria inmediata a las víctimas, atención integrada y a largo plazo de víctimas y familias, mejorar el conocimiento de las lesiones, etcétera.

Otra área es la de datos y conocimiento para la gestión basada en los riesgos. Es explotar la información mediante el *big data*, mejora en la recogida de los datos de los accidentes, investigación de algunos accidentes significativos en profundidad y potenciar la investigación.

Otra área es administraciones y organizaciones seguras: planes de movilidad segura y sostenible en las ciudades, planes de movilidad segura y sostenible en las empresas, planes de movilidad segura y sostenible en polígonos industriales o áreas de especial atracción, seguridad vial en la contratación de las administraciones públicas y las empresas, seguridad vial en los informes de sostenibilidad y responsabilidad social corporativa. Tenemos que incorporar los informes que hacen las empresas sobre su responsabilidad social corporativa, un apartado específico referido a la seguridad vial. Y también hay que incidir en la gestión preventiva de los accidentes de tráfico laborales.

La última área estratégica es políticas integradas y cooperación internacional. Seguridad vial está, debe estar y se trabajará para que esté integrada en las otras estrategias en el marco de la Agenda 2030. Se fomentará la implicación de administraciones, empresas y sociedad civil en la estrategia a través de actos y foros; participación en organismos internacionales y cooperación internacional, con especial atención a Latinoamérica y al Magreb. Últimamente hemos incorporado el Magreb, porque es un área sensible para todos, nuestros vecinos del sur.

La gobernanza. El órgano gestor es la Dirección General de Tráfico a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Órganos consultivos y de apoyo son el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial con sus grupos de trabajo sectoriales; la Comisión Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial, en la que está Cataluña, el País Vasco y próximamente se incorporará Navarra; y la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, son los tres órganos consultivos y de apoyo con los que cuenta la política de seguridad vial. Insisto, el objetivo es hacer en 2026 una evaluación para ver dónde estamos y cómo ha ido para hacer las correcciones que toquen, y en principio la idea es que este es un marco de referencia para todos; se trabaja en todo en general, pero cada dos o tres años sale un listado de medidas especiales en las que queremos concentrar los esfuerzos para evitar perdersen en la dispersión. Estamos en la revisión final y en la maquetación de la estrategia, que se enviará a los miembros del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, que tienen un plazo de quince días para su revisión, y luego se elevará al Gobierno para su posible aprobación.

Voy acabando. Esta no quiere ser, que la hay, una relación exhaustiva de trescientas medidas, no —hay muchas apuntadas—, sino que pretende ser una visión compartida por todos, un marco de referencia, un marco de actuación para todos: administraciones, empresas, asociaciones y académicos. Esta es la intención, la voluntad y la filosofía que hay detrás de la estrategia.

Por último, aprovecho la comparencia para hacer un apunte, porque a veces tengo la impresión de que este es un país no siempre agradecido, con lo cual quiero poner una vez más en valor a la Unión Europea. Sin la Unión Europea no habríamos podido recorrer el camino que hemos recorrido en el tema

cve: DSCD-14-CO-539

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 8

de seguridad vial, sus directivas y sus recomendaciones son la hoja de ruta que nos ha ayudado a llegar a donde hemos llegado, y desde luego, a la sociedad civil activa y comprometida, a los ciudadanos. Esto lo comentamos mucho en la DGT: al ciudadano si se lo explicas bien, responde. Este es el país en el que hay un mayor porcentaje de vacunación de toda Europa, no hay manifestaciones de los antivacunas, no las hay; no las hay, no ha pasado nada, y a pesar de ello, somos el país que más utiliza las mascarillas en toda Europa, con lo cual está bien este país, están bien los ciudadanos. Lo digo porque esto también influye en la seguridad vial. Hoy me decían que en Francia este año han aumentado un 10 % los fallecidos por accidente de tráfico respecto a 2019; en España, en este momento, estamos en un menos 8 % de fallecidos por accidente de tráfico respecto a 2019, es decir, que el comparativo europeo nos coloca en un sitio..., nos pone en valor, lo digo por aquella falta de autoestima tradicional que tenemos en este país de que somos un desastre.

También quiero hacer un reconocimiento al Observatorio Nacional de Seguridad Vial y a sus funcionarios, que han cargado con el trabajo de la elaboración. A la Comisión, insisto, por su papel con las aportaciones de las comparencias y porque tiene un valor incalculable que no tiene ningún otro país: el apoyo del ámbito parlamentario. La implicación de los diferentes grupos políticos a través del ámbito parlamentario es un privilegio que tenemos en nuestro país. Y el último reconocimiento, desde luego, es a las víctimas, que están en el centro de la política de seguridad vial, que son las que nos estimulan a hacer todo el trabajo que hacemos, y lo digo porque este domingo es el Día Mundial de las Víctimas y todos estamos de alguna manera en deuda con las víctimas y con sus familias.

Para terminar, tengo que hacer referencia a que tenemos un examinador que fue agredido el día 10 en Vilafranca del Penedès. Al final de los exámenes lo esperaba un alumno, que le dio un puñetazo, y lo tenemos en el hospital. Con lo cual, nuestra solidaridad y apoyo a este examinador agredido.

Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Navarro, por su intervención y por su exhaustiva información.

A continuación, vamos a escuchar a los grupos parlamentarios. Vamos a dar la palabra, en primer lugar, a la señora Granollers, por el Grupo Republicano. Señora Granollers, cuando usted quiera, tiene diez minutos para su intervención.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Bienvenido, señor Pere Navarro. Le felicito por la exposición que ha hecho. Ahora el trabajo será sacarlo del papel y ponerlo en la práctica, que muchas veces es lo más difícil.

Su comparencia se suma a las treinta y dos habidas de distintos profesionales del sector, cuyas aportaciones van en la dirección de conseguir minimizar las víctimas de tránsito, y poder redactar un informe bien documentado y trabajado para la estrategia española de seguridad vial, tal como ha dicho. Mañana se va a votar en el Senado la aprobación del proyecto de ley de tráfico, de circulación y de seguridad vial, que tuvo su trámite en el Congreso. Buena parte de las enmiendas que presentamos, al menos de nuestro grupo, son fruto de las comparencias que se hicieron en esta Comisión, porque la experiencia del sector vista por profesionales, por las víctimas, por profesores, es la que nos da la oportunidad de tomar mejores decisiones. Por tanto, estas comparencias han sido de gran ayuda en la redacción de la ley.

A nuestro entender, esta es una ley que salva vidas, pero en la cual todavía vemos muchas deficiencias, por ejemplo, formar en educación vial. Debemos poner en valor el papel del profesor. Sabemos ahora que con el nuevo título ya se va a poner en valor, pero ellos son el centro de la formación vial y debe dignificarse su labor y deben dignificarse sus condiciones de trabajo. Hace falta, a nuestro entender, una reordenación para dignificar la profesión y valorar adecuadamente el trabajo pedagógico que realizan para conseguir conductores más seguros y responsables.

En las sesiones pasadas se recomendaba la formación para la conducción de vehículos dotados con sistemas ADAS, impulsar formación para motoristas, ciclistas, patinetes, que son los usuarios más vulnerables, tal como nos ha comentado usted. Respecto a estos colectivos vulnerables, en la vida real, gran cantidad de estos usuarios de las vías desconocen las normas, ¿qué estrategias educativas y formativas se piensa llevar a cabo? Se ha de impulsar y actualizar el contenido formativo, adaptándose a la realidad. Es verdad que diez años son muchos para los cambios que tenemos ahora.

El uso del teléfono móvil es un factor concurrente y determinante en muchos accidentes. ¿Se ha parado algún día a mirar los coches que circulan? Da igual si por la carretera o por la ciudad. Si la

cve: DSCD-14-CO-539

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 9

respuesta es afirmativa, como me parece que sí, habrá comprobado que los conductores siguen usando los dispositivos móviles mientras conducen. Usted ha dicho: si lo explicamos bien, la gente responde. Estoy de acuerdo, ¿se ha planteado entonces que hacemos mal para que se continúe utilizando el teléfono móvil? ¿Y tienen pensadas campañas que sí sean efectivas sobre este tema?

Siete de los ponentes apostaron por formación en las escuelas, para que sean generadoras de nuevos patrones. Nos ha contestado que están trabajando en esto, dense prisa porque los alumnos se van haciendo mayores. Le recuerdo que ahora mismo, y tal como nos ha dicho, la materia de circulación es muy cambiante, desde que se obtiene el permiso de conducir hasta que finaliza la vida como conductor de una persona no se recibe una formación posterior a la que se obtuvo en el momento de sacarse el carné. Para una persona que ahora tiene setenta años y que se sacó el carné a los dieciocho no tienen absolutamente nada que ver las vías de entonces o los sistemas de conducción con los de ahora. Solo se forma cuando el conductor es infractor, esto quiere decir que siempre vamos por detrás del problema.

En definitiva, creemos firmemente que los pilares de la nueva estrategia —y me parece que en esto vamos alineados— deberían ser concienciación, formación y sostenibilidad. Sobre formación le pongo un ejemplo del que supongo que ya estará usted al tanto: en el próximo año 2022 Adevic y Fetevi, junto con Anesdor y otras entidades organizarán unas jornadas en Figueres los días 1, 2 y 3 de junio relacionadas con la educación y la formación para el usuario de la motocicleta. Sabemos que participarán especialistas en seguridad vial de todo el territorio estatal. ¿Qué papel piensa asumir dentro de estas jornadas la DGT? ¿Y qué cree que les pueden aportar estas jornadas? Si el resultado es positivo, ¿se planteará impulsar campañas formativas como la que se va a realizar en Figueres en otros aspectos de la seguridad vial?

Sobre sostenibilidad y concienciación, para reducir lesiones y muertes necesitamos mucho más que educación vial. Existen los coches, como también nos ha comentado, con sistemas de protección ADAS, pero deben ser para toda la sociedad, no para una minoría. Seamos europeos y miremos hacia delante, si dotáramos a los conductores de formación continua, conocerían perfectamente las ventajas y aportaciones de esos sistemas, pero si además les ayudáramos económicamente, renovarían sus vehículos y mejorarían así la media del parque móvil del Estado, que es de más de doce años, es de los más antiguos de Europa. ¿Son conscientes de la necesidad de invertir y de promocionar la renovación de vehículos? ¿No les parece que las ayudas económicas para renovar estos vehículos estarían plenamente justificadas? Sabemos que no solamente con cambiar el vehículo solucionamos el problema, porque el conductor que ahora tiene setenta años que se sacó el carnet con dieciocho, cuando cambia su vehículo por uno actual con estos ADAS, en lugar de mejorar la seguridad, se le crean situaciones de confusión, angustia, descontrol. Quizá sería un buen momento para justificar la ayuda económica y que fuera obligatorio realizar un breve curso de conducción.

Y en cuanto a infraestructuras, arreglar carreteras y vías ferroviarias es invertir en infraestructuras y transporte público, sí, pero si además consiguiéramos que llegara a todos los rincones del Estado se invertiría en seguridad vial, salud, bienestar y, sobre todo, en sostenibilidad y equilibrio territorial, y reduciríamos uno de los problemas que tenemos, que es el aumento de las zonas urbanas y el despoblamiento rural. En cuanto a la mejora de las vías, estas deberían ser estructuras de Estado primordiales, pero hemos pasado años —da igual quién gobernara, si el PSOE o el PP— sin invertir en transporte público y en infraestructuras más que nada en zonas rurales. ¿Piensa encajar estas mejoras desde la perspectiva de la seguridad vial?

Tampoco nos olvidemos de los conductores profesionales, debemos dotar al sector de profesionalidad y reconocer su gran labor. Se necesita un grado de formación profesional con título de técnico para la conducción. Se deben valorar todas las horas trabajadas, porque una de las causas de accidente de la que no se habla nunca es el cansancio; hay que valorar todas las horas trabajadas, tanto las de carretera como las de espera. Saben de sobra que hay conductores que realizan horas y horas de espera que no se reflejan en ningún tacógrafo porque el camión está parado. Los conductores profesionales también tienen familias y estas largas jornadas no aportan conciliación familiar, no nos extrañemos de que cada vez sea más difícil encontrar personas que quieran dedicar su vida laboral al transporte. Nos gustaría saber si tiene pensada alguna solución para este grave problema de las largas listas de espera para cargar o descargar camiones.

Ya para terminar, su Gobierno marcó a los mayores de sesenta y cinco años como un grupo de riesgo vulnerable durante la pandemia y estamos totalmente de acuerdo, pero mientras, tenemos conductores profesionales de sesenta años con problemas para jubilarse. A nuestro entender, una persona con sesenta años y dependiendo de qué trayectos debe realizar tiene ya serios problemas. Entendiendo que estos

cve: DSCD-14-CO-539

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 10

trabajadores llevan ya los suficientes años cotizados, ¿se han planteado que este colectivo se pueda jubilar sin la penalización a partir de los sesenta años?

Dejo para la réplica alguna cosa más. Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario VOX, en primer lugar, tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muchísimas gracias, presidente.

Muchísimas gracias, señor Pere Navarro, por su exposición.

Antes que nada quiero hacer referencia a la última intervención que tuvo usted en la Comisión de Interior, donde afirmó con contundencia que no había ya problema de falta de examinadores, que el colapso de las personas que querían acceder a sacarse el carné de conducir se había terminado. Tengo que decirle que tras hablar con distintas autoescuelas y profesores de autoescuelas me dicen que eso no es cierto, que eso está encubierto bajo el pretexto del sistema CAPA, que lo que hace es limitar la gestión de las autoescuelas y de los autónomos en cuanto a su capacidad de poder presentar a exámenes, y que lo están haciendo ustedes, por tanto, realmente sí que hay un colapso de muchas autoescuelas que no pueden presentar los alumnos que quisieran hacerlo cada mes. También quisiera que me aclarara esa denuncia que se ha hecho recientemente donde se dice que ese colapso se ha evitado en gran medida porque el porcentaje de aprobados ha pasado de un 40% a un 70%, y que eso se debe a que se ha bajado el listón en las medidas y los criterios de seguridad vial. No sé si eso es cierto o no o si se debe a ese aumento de aprobados, que prácticamente casi se han duplicado.

En su exposición, obviamente, se ha puesto el acento en todas las administraciones, en los conductores, en los coches, etcétera, pero echo de menos constantemente en las comparecencias que tiene esta Administración, tanto la DGT como el Ministerio del Interior, incluso en otras comisiones, la autocritica, porque tiene que ser realmente la Administración la que tiene que empezar dando ejemplo para exigir a los ciudadanos lo que es de recibo. Por ejemplo, con respecto a la seguridad, no podemos pedir carreteras seguras con un 70% —¡70%!— de las señales de tráfico caducadas, lo que influye en gran medida a la hora de discernir, sobre todo por la noche por los reflectantes, a la hora de ver las limitaciones que pueda haber en algún momento, y este es un problema que venimos arrastrando ya desde hace muchos años. En la propia DGT usted mismo ha apoyado, por ejemplo, el airbag para las motocicletas y mi pregunta es (**muestra una foto**) —y se la hice al ministro del Interior—: ¿por qué a la Guardia Civil de Tráfico, que es precisamente el Cuerpo que más muertes tiene en su haber dentro de la propia Guardia Civil, no la dotan de chalecos airbag para dar ejemplo? Sería una muy buena medida que serviría de ejemplo para los demás.

Tengo que decir también que a la vista de que el 70% de los fallecidos, prácticamente casi ocho de cada diez fallecidos se dan en carreteras convencionales y tres de cada cuatro accidentes se da en carreteras convencionales, la nueva iniciativa que se llevará a cabo de poner un impuesto para las autovías lo que va a provocar es que muchísimos ciudadanos vuelvan a esas carreteras convencionales para evitar el pago de ese impuesto. ¿Qué está haciendo en este caso la Administración? Está potenciando el uso de las vías donde más muertes se están produciendo.

Por otro lado, ha hablado de los sistemas de protección de los coches, los sistemas ADAS. Tenemos el parque móvil más viejo de Europa: 13,1 años tiene de media el parque móvil que tenemos actualmente en España, y, sin embargo, la Administración, lejos de auspiciar y de ayudar a una de las industrias más importantes del PIB en España como es la producción de coches, lo que está haciendo es dificultando al usuario ese cambio de vehículo. Y nos encontramos noticias (**muestra una imagen en el móvil**) como que los coches van a ser más caros a partir del año que viene con el impuesto de matriculación. Realmente si la Administración quiere velar por la seguridad, faciliten ese cambio del parque móvil y no sigan subiendo los impuestos, porque llegaremos a un punto donde los coches no tendrán las medidas de seguridad necesarias y solamente algunos sectores, como pueden ser incluso los coches oficiales de esta casa, se lo van a poder permitir, mientras los ciudadanos tendrán que circular por las ciudades con vehículos totalmente obsoletos y sin ningún tipo de protección, lo cual aumentará el número de accidentes, de fallecidos y también de personas lesionadas.

Paso la palabra a mi compañero. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Sánchez del Real.

cve: DSCD-14CO-539

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 11

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Muchas gracias, presidente.

Muy brevemente, señor director general de la DGT. Yo solamente quiero llamar la atención o levantar la mano para hablar de un elefante en la sala. Mi compañero Alcaraz ha hablado sobre aspectos de seguridad vial, estamos muy de acuerdo, entendemos que eso es fundamental y que tiene que ser una prioridad, las vidas por delante, pero levantamos la mano para avisar o advertir —y de hecho en el documento que usted recibe viene muchísima documentación que viene de la industria, de las empresas, de los conductores profesionales y no profesionales— respecto al tráfico. Evidentemente, no podemos hablar de una dicotomía entre seguridad vial y tráfico, pero sí echamos de menos hablar sobre este último, y basta analizar las últimas cincuenta notas de prensa que ha emitido la propia web de la DGT, hay un foco fundamental y necesario en el parámetro de la seguridad, maravilloso, estamos de acuerdo, pero si la DGT fuera un vehículo, estaríamos el 80 o el 90% del tiempo concentrándonos en el airbag, en los frenos, y el tráfico en España es la vía fundamental de la riqueza. El PIB en España no va por tren, el PIB no va por avión, la gran masa del PIB nacional va por carretera, y, por tanto, el tráfico en su aspecto de eficiencia, de eficacia, de funcionalidad —y me uno, me da igual la ideología de quien sea—, la ayuda a los profesionales que desarrollan su tarea en la ruta, en las esperas, prestando servicio transportando los bienes que todos y cada uno de nosotros consumimos, debería ser una prioridad como mínimo, un poquito por debajo, pero en un porcentaje importante de los tiempos, los esfuerzos y la comunicación que realiza la DGT que usted dirige.

Necesitamos que España se mueva y necesitamos que el tráfico sea seguro, por supuesto, que sea respetuoso con el medio ambiente, pero lo que no podemos es tener un vehículo que solo mira a la parte económica, que se para continuamente por las multas y que solamente estamos mirando la seguridad, porque entonces tendríamos una máquina maravillosa, absolutamente segura, llena de carteles de seguridad, pero que no va a ningún sitio. Por tanto, la llamada de atención que hacemos desde el Grupo Parlamentario VOX es que necesitamos que España se mueva, necesitamos que el tráfico se mueva y, por tanto, necesitamos una priorización: la seguridad vial, sí, pero el tráfico es fundamental. Necesitamos un plan para que el PIB de España fluya por las carreteras. La seguridad, el tema de las medidas de seguridad, fundamental, pero también el trabajo de los profesionales de la ruta, el trabajo de las empresas que tienen necesariamente la ruta como única vía para prestar sus servicios y transportar las mercancías que todos utilizamos —el documento que creo que es el sentir de muchas instituciones y entidades a las que hemos escuchado aquí, las hemos escuchado y les hemos preguntado tiene que ver con eso—. Y la eficiencia también, no podemos matar las vías y dejarlas, que sean 100% seguras, pero no funcionen. Eso es fundamental en una España tan grande y tan densa en kilómetros, que no en personas, especialmente para la España mal llamada vaciada, sino la España que estamos dejando vaciarse.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Sánchez del Real.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Gamazo.

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

Señorías, desde septiembre del año pasado no comparecía en esta Comisión de Seguridad Vial el responsable de tráfico del Gobierno; sea bienvenido catorce meses después, aquí seguimos. En este tiempo no encontré hueco para explicarnos —tal y como nos dijo en aquel septiembre que le gustaría contarnos— qué se hace en Europa y cómo lo ven desde la DGT ni para venir a responder ninguna de las tres comparecencias formuladas por mi grupo. No obstante, he de agradecerle sinceramente su intervención en el día de hoy en esta sesión y su comparecencia.

Antes de entrar en materia quiero que mis primeras palabras en nombre del Grupo Parlamentario Popular sean para agradecer a las treinta y dos mujeres y hombres que durante estas nueve sesiones se han acercado al Congreso para colaborar con sus aportaciones tremendamente constructivas con el claro objetivo de mejorar la movilidad segura en nuestro país en el próximo decenio. También nos sumamos a la condena por la agresión que sufrió el examinador, el funcionario, el servidor público, en Vilafranca del Penedès, nos solidarizamos con él y esperamos su pronta recuperación. Y también estas primeras palabras han de ser en recuerdo de todas las víctimas de la siniestralidad vial y nuestra solidaridad con sus familiares y amigos, porque reducir el número de fallecidos y traumatismos como consecuencia de los accidentes de tráfico es un objetivo compartido por todos los presentes en esta sala, aunque en ocasiones discrepemos de los instrumentos y actuaciones adoptadas para lograrlo.

cve: DSCD-14-CO-539

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 12

Nos ha hablado hoy de la estrategia, una estrategia, señor director, que le cuesta arrancar porque, si la comparamos con la anterior, el 25 de febrero de 2011 fue aprobada por el Consejo de Ministros previa aprobación por el pleno del Consejo Superior de Tráfico y en esta nos encontramos en noviembre de 2021, en el penúltimo mes del año, y todavía no han convocado ni tienen pensado —porque así nos han dicho contestando a una pregunta— convocar al pleno del Consejo Superior de Tráfico para que apruebe las conclusiones de los grupos de trabajo que, tal y como nos contó en diciembre pasado el director del Observatorio de Seguridad Vial, se iban a reunir a lo largo de este año. ¿Siguen sin tener fijada alguna fecha para convocarlo o ya tienen en mente cuándo será aprobada y llegará al Consejo de Ministros? Tras escucharle tenemos una duda, ¿por qué abogaron por un decenio y no por un quinquenio, dada toda la problemática que nos ha contado con el progreso tecnológico y las implantaciones? ¿Por qué no hemos ido al modelo de Suecia de tres años? ¿No hubiese sido mucho más fácil? Una sugerencia, señor director, la estrategia ha de contar con un plan de mejora continua, garantizado por una auditoría interna y externa porque esta nueva estrategia ha de englobar una misión y objetivos claros —que nos ha detallado—, unas acciones compartidas por todos —que no serán trescientas, como bien han dicho, pero ha de tener unas acciones—, unos responsables de las mismas, unos indicadores claros y un plan de mejora continua garantizado por esas auditorías internas y externas para ver si vamos por el buen camino y cumplimos todos los indicadores; gestión y control.

Dentro del área de vigilancia del transporte profesional, al que ha hecho referencia y que se incluye en la segunda área, me gustaría, señor director, que abriese, si es tan amable, el informe que le ha entregado el presidente al inicio de sesión por la página 48. Mientras lo busca le voy comentando. En la penúltima línea podrá leer la propuesta de la Confederación Española de Transporte de Mercancías que dice, abro comillas: instalación obligatoria de alcoholock en los vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera, cierro comillas. ¿Y por qué destaco esta propuesta se preguntarán algunas de sus señorías? Porque les hemos pillado con el carrito de los helados: la DGT y, por tanto, el Gobierno nos ha vuelto a mentir, no aquí, en el Senado. Como bien sabe usted y la mayoría de diputados de esta Comisión durante la tramitación parlamentaria del proyecto de ley de reforma de la Ley de Tráfico —al que ha hecho mención la señora Granollers— la ponencia incorporó al informe una enmienda transaccional apoyada por el Grupo Socialista como disposición adicional decimocuarta, que establecía el uso de dispositivos alcoholímetros antiarranque a partir del 6 de julio de 2022 —fecha a la que ha hecho referencia también en su intervención— en los nuevos vehículos de transporte de viajeros y de mercancías. En la tramitación en el Senado los socialistas presentaron varias enmiendas, entre ellas la número 75, que pedía que se retirara el uso de esos dispositivos antiarranque en los vehículos dedicados al transporte de mercancías. La enmienda 75 la motivaban —y aquí está la trampa-trola, señor director— en que, abro comillas: el sector del transporte de mercancías no ha demandado ni directamente ni a través del CNTC la incorporación de distintivos alcoholímetros antiarranque, cierro comillas. Y finalizaba la motivación de esa enmienda con, abro comillas: por estas razones la DGT —su DGT— solicita la eliminación en el texto de toda referencia a los transportes de mercancías por carretera, cierro comillas. Primero, es un poquito alucinante la separación de poderes porque no está bien claro aquí quién presenta las enmiendas si el Grupo Socialista o el grupo de la DGT. Y es una trampa-trola porque el sector del transporte de mercancías sí que ha demandado directamente, en esta Comisión durante su comparecencia, la instalación de dispositivos alcoholímetros antiarranque en sus vehículos y, por consiguiente, la DGT faltó a la verdad en esa enmienda 75. Léase detenidamente el informe que le ha entregado el presidente porque el 7 de octubre de 2021 en esta Comisión el presidente de UNO Logística, que es la patronal española de logística y transporte, manifestó que, abro comillas: creemos conveniente que las empresas podamos introducir alcoholock, dispositivo de bloqueo de arranque por alcohol. Pero, como le he comentado hace unos instantes, en esta misma Comisión el 7 de abril el representante de la Confederación Española de Transporte de Mercancías señaló que la instalación y el uso obligatorio de los alcoholocks en los vehículos de transporte de mercancías sería también una medida súper interesante. Una medida súper interesante aprobada por el Grupo Socialista en el Congreso y rechazada en el Senado por ese mismo grupo a instancias de la DGT. Lo grave, señor director, es que la medida que la DGT rechaza evita el riesgo y aparta de la carretera a aquellos conductores profesionales irresponsables de camiones que perturban la convivencia ciudadana en la red viaria como son los seis que fueron detectados y denunciados por dar positivo en un control durante la última campaña especial de vigilancia de camiones que finalizó el 16 de octubre y que fue impulsada por su DGT, por la DGT.

cve: DSCD-14CO-539

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 13

Siguiendo con el tema del transporte profesional, ya que nos encontramos ante una huelga los próximos días 19 y 22 de diciembre, nos gustaría saber si el Gobierno va a rectificar y dejar de abandonar a los transportistas que van a la huelga porque, entre otras cuestiones, se oponen a la implantación de los peajes —que el Gobierno quiere imponer y que usted defiende— y piden la construcción de áreas de descanso seguras para que los profesionales puedan descansar con tranquilidad. Sobre esta cuestión, ¿se va a aplicar en las áreas de servicio de la red española de carreteras las recomendaciones que se recogen en la carta firmada por la Organización Internacional de Transporte por Carretera? ¿Se incluirá en esta estrategia la mejora cuantitativa y cualitativa de las áreas de servicio donde los conductores profesionales realizan sus descansos reglamentarios? Creo que es imprescindible que esté incluida. Entre los planes de la DGT y en esta estrategia, ¿estará la necesidad de implantar el tacógrafo en las furgonetas ante el aumento del comercio online? Se lo preguntamos porque la Guardia Civil ha detectado que algunas empresas, principalmente extranjeras, consiguen regatear los controles que se realizan al transporte de mercancías dividiendo la carga que habitualmente llevaría un camión en diferentes furgonetas. De esta manera y ante la ausencia de obligación de llevar tacógrafo evitan que los agentes puedan determinar si los conductores han realizado un trayecto largo sin cumplir los obligatorios periodos de descanso, poniendo en serio peligro la seguridad vial y la integridad de todos los usuarios de la red viaria.

Frente al modelo sancionador que impulsa el Gobierno algunos comparecientes han abogado por la recompensa a los buenos comportamientos y que esta figure en la normativa mediante la creación de estímulos fiscales a los conductores a través de iniciativas públicas o público-privadas. De eso nunca le hemos oído hablar, ¿comparte ese posicionamiento, es factible? Recientemente, este verano, el fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial sugirió la creación de una legión de conductores de bien que denunciaran las infracciones del resto de conductores para reducir la siniestralidad vial. La propuesta tuvo un gran eco en los medios de comunicación, no así en el Ministerio del Interior que parece que no considera necesario habilitar cauces alternativos para canalizar la colaboración ciudadana. Eso lo digo tras leer una respuesta parlamentaria que nos realizó el Gobierno. ¿Por qué motivos no comparten la propuesta tan mediática del fiscal de Seguridad Vial? Y continuando con la Fiscalía, el fiscal de Sala aboga por contratar un seguro obligatorio para los patinetes y vehículos de movilidad personal y bicicletas. Usted parece que también se ha subido el patinete o a la moto y lo ha apoyado —así se lo oímos— anunciando en una jornada de micromovilidad que la DGT está a favor del seguro obligatorio para los patinetes y para el resto de vehículos de movilidad personal; de las bicis no dijo nada. Nos sorprendió tal impostura porque echamos en falta esa contundencia cuando el Gobierno aprobó el proyecto de ley de reforma de la Ley de Tráfico. ¿Y sabe por qué? Porque en ese proyecto no había ni una sola mención a los vehículos de movilidad personal y fuimos los grupos parlamentarios —entre ellos el Grupo Parlamentario Popular— los que incluimos una formación mínima, la prohibición de circular en determinadas vías o la obligatoriedad de utilizar el casco de protección en los casos que reglamentariamente se determinen. Por cierto, ¿en qué sentido piensa el Gobierno reglamentar el uso de casco de protección en estos vehículos? ¿Y por qué no incluyó esa obligatoriedad que tanto defiende y con tanta contundencia del seguro para los patinetas en la reforma legislativa?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que concluir, señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Voy finalizando, presidente.

Ha hablado del vehículo eléctrico en varias ocasiones refiriéndose a la estrategia. Nosotros compartimos con usted que queda mucho por hacer con el vehículo eléctrico, pero llevan tres años y medio en el Gobierno y continuamos estando a la cola de la Unión Europea en venta de vehículos eléctricos, a años luz de Holanda y a la mitad de Francia o Reino Unido. A usted que le gusta tanto compararse con Francia —nos ha hecho varios ejemplos—, mire los datos. España representa el 12% del territorio de la Unión Europea y Francia el 14%, pero España solo tiene el 3% de puntos de recarga mientras que Francia tiene el 21% de puntos de recarga. Cópíenlos también en este sentido porque no se podrán comprar vehículos eléctricos si no hay puntos de recarga —340 000 pide el sector— para que la gente pueda circular libremente por todo el territorio nacional.

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

A continuación, tiene la palabra por el Grupo Socialista el señor Durán.

cre_DSCD-14-CO-539

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 14

El señor **DURÁN PERALTA**: Muchas gracias, presidente.

Buenos días y bienvenido, director general, nuevamente a la Comisión de Seguridad Vial. Le agradezco que esté hoy aquí con nosotros para cerrar las comparecencias que hemos tenido en esta Comisión referentes al plan estratégico de seguridad vial 2021-2030. Quiero agradecer en nombre del Grupo Socialista a todas las entidades, colectivos y expertos de la seguridad vial que han comparecido este año en la Comisión trasladándonos sus iniciativas y propuestas para mejorar la seguridad vial de nuestro país. También nos queremos sumar a la condena a la agresión sufrida por el examinador de tráfico, al que deseamos su pronta recuperación. El trabajo que realizan los examinadores de tráfico es fundamental para la seguridad vial de nuestro país. Un objetivo compartido por toda la sociedad española es el de reducir los accidentes de tráfico, las víctimas y los heridos en carretera. En 2019 fallecieron en accidentes de tráfico un total de 1755 personas, 5 personas al día, y hubo 8613 heridos graves, 23 heridos graves al día, y durante 2020, aun siendo un año atípico por el contexto de la pandemia y las consiguientes restricciones de movilidad, perdieron la vida en accidentes de tráfico 1370 personas y 6681 tuvieron que ser hospitalizadas. Aunque en los últimos años las cifras de heridos y fallecidos ha ido descendiendo, siguen siendo muchísimas las familias y las vidas destrozadas por los accidentes de tráfico. Desde aquí quiero resaltar la proactividad del Gobierno de España, que no ha dejado de poner medidas para seguir reduciendo los accidentes de tráfico. Creo que en esta Comisión deberíamos tener un sentido de Estado y ser propositivos. Es una pena que la oposición del Partido Popular sea la de la crítica constante a todo y que, además, carece de sentido. Todo lo que criticáis ahora, ¿por qué no lo hicisteis cuando estabais gobernando? No digo todo, pero por lo menos podríais haber hecho algo, que en los seis años que estuvisteis gobernando no aprobasteis ni una sola medida para mejorar la seguridad vial de nuestro país, ni una sola medida que incidiese en la reducción de los accidentes de tráfico y las víctimas en carretera. Por tanto, director, a pesar del ruido de los de siempre, tiene todo el apoyo del Grupo Socialista para que el Gobierno siga trabajando y poniendo medidas para mejorar la seguridad vial de nuestro país; medidas como reducir de 100 a 90 kilómetros/hora la velocidad máxima en carreteras convencionales, una medida que ha afectado a más de 10 000 kilómetros de carreteras convencionales, una medida junto con otras que ha tenido resultados inmediatos, ya que en el año siguiente a su aprobación se redujeron un 10 % las muertes, se salvaron 100 vidas gracias a esta medida. Otras medidas para la disminución del número de víctimas en vías urbanas son: reducir la velocidad de 50 a 30 kilómetros/hora en vías urbanas de un único carril, una medida que reduce la probabilidad de muerte en ocho veces y puesta en marcha conjuntamente con los ayuntamientos para reducir; la regulación del patinete eléctrico; el reglamento de vehículos de auxilio en carretera y la tramitación de un proyecto de ley en el que se incluyen diferentes medidas y se actualiza después de diez años el carné por puntos, una ley que pronto podremos aprobar definitivamente en el Congreso. En definitiva, un paquete de medidas que, desde que estamos gobernando, demuestran que los socialistas vamos a poner todo lo que esté en nuestras manos para reducir las víctimas y los heridos en carretera.

Se ha hecho mucho, director, y, por eso, como ha explicado en su comparecencia, se han cumplido bastantes objetivos que se habían marcado en la reducción del número de fallecidos y de accidentes, pero me consta que se quiere seguir haciendo mucho más para seguir mejorando la seguridad vial de nuestro país. Por eso me gustaría realizarle las siguientes preguntas. ¿Nos podría decir las medidas concretas a corto plazo previstas por la estrategia de seguridad vial? ¿Y cómo piensa la DGT seguir protegiendo a un colectivo importante y del que se ha hablado en estas comparecencias como es el colectivo de los vulnerables? También en varias ocasiones hemos hablado de un sector importante para la seguridad vial como es el sector de las autoescuelas y quiero resaltar la labor fundamental que realizan los profesores de autoescuela. Es importante que se proteja a su profesión con unas buenas condiciones laborales. Por ello, también queremos preguntarle cómo ven las movilizaciones y la huelga que está anunciando el sector de profesores de autoescuela.

Sin más, muchas gracias por su comparecencia y por estar nuevamente aquí en el Congreso. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Durán Peralta.

Vamos a volver a darle la palabra al señor director general de Tráfico. Cuando usted quiera, señor Navarro.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Gracias por sus intervenciones. Voy a intentar, de forma esquemática y rápida, dar alguna respuesta sobre lo que han preguntado.

ove.DSCD-14-CO-539

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 15

Señora Granollers, sí, tiene razón, escribir una estrategia cuesta muy poco, ponerla en práctica cuesta bastante más, pero ustedes que están aquí en el Congreso saben que escribir una ley tampoco cuesta tanto, lo que cuesta es ponerla en marcha, con lo cual le doy toda la razón. Respecto a la educación vial —ya lo he dicho—, a veces tengo la impresión de que somos un país bastante bueno en vigilancia y control, lo hemos sabido hacer, pero no somos tan buenos en educación y formación. Por tanto, a esta estrategia le toca de alguna manera poner el foco en la educación y la formación vial. Es verdad que ahora hay un título de formación profesional de técnico en movilidad y seguridad vial, es verdad que tenemos también en marcha los cursos de conducción segura y eficiente, también es verdad que se han puesto en marcha los cursos de conducción para trabajadores en moto, es verdad que estamos apoyando los cursos para repartidor en furgoneta; es decir, por ahí estamos haciendo un esfuerzo buscando cuáles son las áreas en las que podemos incidir.

1, 2 y 3 de julio en Figueres, a ver cómo se lo diría, es que Figueres es casi mi tercera ciudad, he estado en el castillo de Sant Ferran de Figueres unas cincuenta veces, al menos, y la fábrica más importante de matrículas está en Figueres también, con lo cual estoy en el grupo que está organizando el congreso que tendrá lugar en Figueres y estamos haciendo el programa con Anesdor para poder aprovecharlo y sacar lo máximo de este encuentro.

En relación con los sistemas ADAS tiene razón; los sistemas de ayuda avanzada a la conducción que se han puesto por parte de la industria de la automoción protegían al conductor y a los ocupantes del vehículo. Recuerdo un anuncio de una marca que decía en tal año nadie morirá dentro del vehículo. El problema eran los de fuera, atropellos de peatones o ciclistas y los choques con motociclistas. Pero esto está cambiando y la nueva generación de ADAS del año 2022 ya es para proteger no a los que van dentro del vehículo, sino para proteger a los de fuera, a peatones, ciclistas y motoristas. Yo creo que esta era la asignatura pendiente de los ADAS y los nuevos nos llevan a un nuevo escenario del que todos podemos felicitarnos. Sobre renovar vehículos todos estamos de acuerdo; repito, en la renovación del parque de vehículos todos —y todos los grupos políticos también— estamos de acuerdo porque, entre otras cosas, la industria de automoción es algo así como el 10 % del PIB, el 9 % del empleo y el 20 % de las exportaciones; por tanto, aquí nos la jugamos todos.

Respecto al transporte y profesional, quiero dejar caer aquí que hay un director general de Transporte Terrestre que está en el Ministerio de Transportes, que es Jaime Moreno, que fue el subdirector general de Movilidad de la DGT. Yo creo que sería mejor llamarle; es una sugerencia.

El señor **PRESIDENTE**: Recomiéndele usted que venga.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Vendrá encantado.

Dentro de estas sugerencias, hay un tema del transporte profesional que debería ocuparnos y preocuparnos a todos y es la posible falta de conductores en un futuro. La imagen aquella en el Reino Unido del ejército conduciendo camiones para alimentar a las gasolineras invita a la reflexión. Con lo cual, esto es un tema de país que nos afecta a todos, por lo que debemos hacer un ejercicio para pensar qué aportaciones podemos hacer para solucionar un problema que parece que se nos viene encima a toda Europa. Lo digo porque hay que hacerlo, pero también hablar de la jubilación, de la carga y descarga porque todo va relacionado, si ya tenemos problemas para traerlos como para que las condiciones de trabajo sean disuasorias. Lo digo porque es un tema que sí que debería ocuparnos y preocuparnos a todos.

Representante de VOX, gracias por su intervención. Me dice que le gustaría autocrítica, a veces tengo la impresión de que la crítica la ponen ustedes y si usted hace la crítica y yo vengo aquí y me critico también, yo no sé qué pensará el ciudadano, que somos todos una colección de... ¿Me explico? Aquí cada uno tiene su papel en la obra de teatro, pero soy de los que está convencido de que la autocoplacencia es el primer paso para la ineficacia, cuando alguien se cree que lo hace muy bien tiene poco recorrido; es de la autocrítica y de la crítica de lo que se aprende y lo que ayuda a mejorar.

Ha dicho que —y este tema me interesa especialmente porque va más allá— se ha mejorado el tema de los exámenes porque estamos aprobando masivamente a todos. Esto ha salido en un medio de comunicación y es falso. Estaba en el 47 % y sigue estando en el 47. Es verdad que con CAPA mejoró, estábamos en algo más del 40 % y hemos llegado al 47 %, pero seguimos en el 47 %. Lo que me fascina es que haya un medio de comunicación capaz de publicar que estamos aprobando al 70 % sin haber llamado a la DGT, sin haber contrastado la noticia. Dios mío, esto antes no pasaba, ¿pero a qué nivel estamos llegando? ¿Todo vale? No puede ser, ¿cómo se puede sacar una noticia así? Esto se ha resuelto

cve: DSCD-14CO-539

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 18

porque están aprobando a todo el mundo. Pero bueno, ¿dónde se piensa que está el que ha escrito esto? ¿Pero qué país se piensa que tiene? Ni siquiera se ha molestado en llamar y contrastar una noticia.

Airbags motos y que la Guardia Civil de tráfico tiene que dar ejemplo, a ver cómo se lo digo. Yo creo que debe hacer un año y medio que di la orden a la Guardia Civil. El director general de Tráfico no puede pedir a los ciudadanos motoristas que se pongan un airbag si no lo lleva la policía, en esto estamos de acuerdo unos y otros. Hace un año y medio que di la orden y, es verdad, todavía están estudiando que si sí, que si no, que si este, que si otro... Es verdad que han cambiado de mandos y han cambiado más cosas, pero la orden está dada y contundentemente.

Ha dicho que si se pone el impuesto se va a volver a las carreteras convencionales. No. Esto tiene que ver con los peajes. Se dice que si se pone el peaje todo el mundo irá por carretera convencional y aumentarán los accidentes y las víctimas. No es verdad. Si uno va a hacer un viaje de 300 o 400 kilómetros no lo va a hacer por carretera convencional, Dios me libre, es que atenta al sentido común, cómo lo va a hacer por carretera convencional. Lo va a hacer por la autovía porque tenemos unas autovías espléndidas que funcionan bien. En un viaje de aquí a Zaragoza a nadie se le va a ocurrir ir por carretera convencional. Por eso este argumento no nos convence, lo que sí nos preocupa es garantizar la conservación y el mantenimiento de las carreteras. Esto sí que debe preocuparnos porque esto sí que afecta a la seguridad vial porque un deterioro en las condiciones de conservación y mantenimiento sí que podría tener su reflejo en la seguridad vial.

Industria de la automoción, ¿pero qué me dice? Esto es la Dirección General de Tráfico, nos consideramos parte de la industria de la automoción, vivimos de matricular vehículos, de transferir vehículos, de dar de baja vehículos y de dar permisos para conducir los vehículos; formamos parte de la industria de la automoción, con lo cual estamos en el mismo barco que la industria de la automoción, tenemos los mismos problemas y las mismas preocupaciones. Lo digo porque en su intervención parecía que insinuaba —tampoco lo ha dicho— que no atendíamos lo suficiente a la industria de la automoción. Insisto, somos parte de la industria de la automoción. Lo mismo con los transportistas profesionales.

Señor Gamazo, ha dicho que desde septiembre de 2020 no he comparecido. No era consciente de ello, probablemente tiene razón, pero no era consciente. Creo que nos hemos visto, que hemos hablado con unos y con otros. No tengo la impresión de llevar un año sin habernos visto, no la tengo. **(El señor Gamazo Mico: Sin comparecer)**. Tiene razón, si lo dice es que tiene razón, pero no es que haya habido incomunicación, no tengo la impresión de que llevemos un año sin vernos. El retraso tiene un nombre: pandemia, coronavirus. Es verdad que no nos ha permitido hacer las reuniones como nos habría gustado hacer, con la frecuencia y personales. Esto lo digo en comparación con la de 2011, entonces no había pandemia y esta vez ha habido pandemia y coronavirus lo cual me imagino que ha dificultado la realización de las reuniones y los trabajos como ha afectado a tantas otras cosas.

Me ha preguntado por qué abogamos por un quinquenio y no por diez años. Pues no tengo respuesta, me imagino que porque íbamos con el piloto automático. Me explico, las estrategias son a diez años, fuimos a diez años y, conforme íbamos haciéndola, nos hemos dado cuenta de que tendremos que empezar a meter cosas de aquí a diez años, igual hubiera sido más prudente hacerla a menos años. Por tanto, le doy la razón.

Respecto a la vigilancia del transporte profesional y alcoholock para el transporte profesional, el transporte de viajeros se lo ha pedido a la DGT y hemos mantenido reuniones con el sector del transporte de viajeros para el establecimiento del alcoholock en los vehículos nuevos. Pero nunca, nunca, nunca en las reuniones que ha habido con el sector del transporte de mercancías por carretera se ha hablado del alcoholock, nunca nos lo han pedido y nunca ha salido en una reunión. En la DGT cuando ponemos una medida nos gusta haberla hablado antes con el sector, esté o no de acuerdo, pero al menos haberlo hablado. Y lo que nos creaba una cierta inquietud era introducir una medida de la que nunca habíamos hablado con un sector, ojo, como el del transporte de mercancías, que no es un sector cualquiera, sino que es un sector que a veces tiene la piel muy fina —de hecho, hay una huelga convocada— y nos inquietaba, sin haber hablado nunca con ellos, poner esa medida. Esta era la única inquietud que teníamos porque, por descontento, si hay alguien partidario del alcoholock por su incidencia en la seguridad vial, es la Dirección General de Tráfico. Si alguien es partidario, por todo lo que supone para la seguridad vial, somos nosotros. Sobre el tacógrafo en las furgonetas, sí, es una asignatura pendiente, lo reconozco. Tiene razón, esta es una asignatura pendiente que tenemos.

La opción de premios, me hace gracia lo de la opción de premios. ¿Eso quién lo ha sacado? Usted. **(El señor Gamazo Mico: Yo no, los comparecientes)**. No, no; les voy a explicar una historia. Durante la

cve: DSCD-14CO-539

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 17

tramitación de la ley del permiso por puntos en el Congreso de los Diputados se decidió que con determinadas infracciones se perdían puntos. Fue la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados la que respecto a quitar los puntos dijo: ¿no podríamos dar un premio? Y fue en el Congreso de los Diputados donde se decidió que con tres años sin haber perdido ningún punto de los doce puntos se subiese a catorce y que con tres años más sin haber perdido ningún punto se iba a dar un punto y se tendrían quince puntos. Por tanto, tener quince puntos es tener el gran diploma del buen conductor en este país. Pero fue aquí, fue en el Congreso de los Diputados donde se planteó el premio. Creo que el premio está bien, que vale la pena y que hemos de buscar la fórmula de premiar la conducta del buen conductor y del buen ciudadano y, por tanto, estamos totalmente de acuerdo.

Respecto al seguro obligatorio del patinete, estamos totalmente de acuerdo y verá que en la ley en ningún momento aparece el seguro de coche porque corresponde a la Dirección General de Seguros del Ministerio de Economía. Con lo cual, aquí no se ha dicho nada del seguro obligatorio del patinete, pero, si les preocupa y están todos de acuerdo, podrían hacer una proposición no de ley porque corresponde a la Dirección General de Seguros del Ministerio de Economía.

Sobre el uso del casco hay un debate abierto. En principio tenemos claro que para los *riders*, que en teoría no usan casco y se pasan el día haciendo entregas en bicicleta, parece que va de suyo que tengan que llevar el casco y lo mismo para los que usen el patinete para trabajar como profesionales.

Estoy completamente de acuerdo con usted en la falta de puntos de recarga. Hay que ganarse la confianza del ciudadano y uno de los puntos débiles es que no lo tenemos bien resuelto. De todas formas, le voy a dar mi opinión. El paso natural del vehículo de combustión al vehículo eléctrico es el híbrido, que ya es eléctrico, automático y no contamina en la ciudad. Es el paso normal que se está produciendo, entre otras cosas, porque hay híbridos no enchufables o más sencillos que cubren un poco la carencia a la que usted se refiere.

Al portavoz del Grupo Socialista quiero darle las gracias una vez más por la complementariedad, el apoyo y la solidaridad. Se ha referido a las medidas especiales. Aparece un documento con muchas medidas especiales para 2021 y 2022, pero, entre otras, quiero destacar dos o tres para que vean la forma de trabajar. La estrategia es el paraguas global, es transversal para todos y marca los objetivos, las líneas y las áreas de actuación, pero hay que sacar algunas medidas porque no podemos abarcar más de dos o tres años en el actual contexto. Por ejemplo, para 2021-2022 destaco implementar los 30 kilómetros por hora en las calles con un único carril de circulación por sentido; suprimir los 20 kilómetros por hora para adelantar en carreteras secundarias; aprobar las condiciones técnicas de los vehículos de movilidad personal; promover la implantación del seguro obligatorio para los vehículos de movilidad personal; hacer campañas de divulgación para consolidar la prohibición de circular por las aceras con patinetes y bicicletas; aprobar la reforma del reglamento de circulación para la protección de usuarios vulnerables; implementar el sistema de inspección para los centros de colaboración de la DGT; puesta en marcha de los cursos para trabajadores en moto subvencionados por Fundae; puesta en marcha de los cursos de conducción segura y eficiente —la ley tendría que darnos la cobertura—; realizar campañas de promoción del airbag para motoristas —próximamente, a finales de mes, vamos a hacer una campaña del airbag para motoristas coincidiendo con el *Black Friday* que viene a decir algo así como: ¿Tienes un familiar o un amigo que va en moto? Sí. ¿Le quieres? Sí. Regálale un airbag—; incorporar el sistema de vehículo conectado a través de la DGT 3.0 para la V16; grúas de auxilio en carretera; obras de conservación y mantenimiento; pruebas deportivas y transportes especiales —todo estará en el sistema con la nube de DGT 3.0 e irá al vehículo conectado—; nuevos radares, dieciséis de tramo para 2022 y diez fijos con veinte cabinas para el año que viene, e incorporar drones al sistema de vigilancia y control. No abarco más de dos años para intentar hacer compromisos concretos.

Protección de vulnerables. Estamos a la espera de que se apruebe la ley y el siguiente paso normativo debería ser la reforma del Reglamento de Circulación para la protección de los usuarios vulnerables. Este sería el orden lógico y razonable.

Autoescuelas. Es verdad que el día 19 hay convocada una huelga de profesores de autoescuela para protestar contra la negociación del nuevo convenio colectivo y pedir que se mejoren las condiciones de trabajo, pero también es verdad que todos estamos comprometidos con la mejora de la calidad y con poner en valor a las autoescuelas y a los profesores de las autoescuelas. Creo que todos compartimos que hay que ponerles en valor y darles apoyo por la importante función que realizan. Hay huelga, pero es contra la negociación del convenio colectivo.

Muchas gracias.

cve: DSCD-14-CO-539

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 18

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pere Navarro. Tiene la palabra la señora Granollers Cunillera.

La señora **GRANOLLERS GUNILLERA**: Quiero hacer una intervención muy breve porque supongo que ha encontrado muy extraño que en toda mi intervención no haya hablado de las autoescuelas y de los problemas de los examinadores. Evidentemente, nos sumamos al rechazo total a la agresión de ayer a un examinador, como nos ha dicho, pero continúa faltando personal examinador. Sabemos que han realizado cambios y posiblemente los han realizado por nuestra insistencia, pero no se relaje porque obtener un permiso de conducir no es un lujo y lo hemos dicho muchas veces. Hay personal perdiendo oportunidades de trabajo por no poder acceder al examen en tiempo prudencial. En Cataluña hemos demostrado sobradamente que nos importa la educación de calidad —usted mismo ha hablado de ello—, tenemos buenos proyectos y con ellos debemos examinar a su debido tiempo. Fuimos pioneros en patentar el sello de calidad AeQ, fruto del trabajo del Servei Català de Trànsit, de la Universitat Autònoma de Barcelona, de la Federació d'Autoescoles de Catalunya y del Col·legi de Psicologia de Catalunya. Estamos convencidos de que desde el Servei Català de Trànsit acabaríamos con este agravio. Por favor, reïna una mesa para el traspaso de competencias y traspase las competencias a Cataluña.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Granollers. Señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Intervengo muy brevemente para decirle al señor Pere Navarro que —busco las palabras apropiadas porque no quiero asociarlo a que usted ha actuado como un político—, de las cuatro preguntas que le he hecho, usted ha respondido a un 25%, es decir, a una de ellas, que ya es mucho, y ha dado largas a las otras contestando a temas que no le he preguntado o incluso, centrándose, como ha comentado, en el 70% de lo que se ha publicado en medios de comunicación, y obviando la principal pregunta sobre el CAPA y sobre lo que muchísimos propietarios y profesores de autoescuela me han dicho: que todavía sigue habiendo colapso en los exámenes y que cada autoescuela tiene que presentar un número máximo de alumnos a exámenes. Usted no me ha contestado a esto.

Tampoco me ha contestado a la pregunta sobre los desplazamientos. Me ha dicho que nadie va a ir de Madrid a Zaragoza por carreteras convencionales y yo le digo que ni a Zaragoza ni a París, pero usted sabe que la mayoría de los trayectos que se hacen son trayectos cortos y que en los trayectos cortos hay más accidentes. Evidentemente, una persona que tenga que desplazarse en trayectos cortos de 35 kilómetros cuatro o seis veces al día puede hacerlo por vía alternativa.

En cuanto a facilitar el cambio del parque móvil porque está envejecido, usted ha dicho una obviedad con la que estamos todos de acuerdo y es que hay que renovarlo, pero tampoco me ha dicho por qué la administración, por ejemplo, sigue subiendo los impuestos a la matriculación, lo que va a limitar el cambio.

Y con respecto a las carreteras, tampoco me ha contestado por qué sigue habiendo un 70% de señales caducadas. No sé si ustedes van a hacer algo para que el Gobierno las cambie.

Muchísimas gracias.

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

El señor **GAMAZO MICÓ**: Intervengo brevemente. No voy a responder a las críticas del portavoz socialista porque evidentemente no me ha escuchado hoy, ya que estaba en otras cosas. Vive en modo crítica permanente al Grupo Popular, digan lo que digan sus portavoces.

Señor director, vimos un tuit el otro día de la DGT que nos sorprendió sobre cómo los españoles pueden ahorrar carburante y nos mostraban unas maletitas que no sabíamos dónde las teníamos que poner si en la baca, en el maletero o en el maletero o en la baca indistintamente. **(Muestra un tuit con fotografía)**. Lo que verdaderamente preocupa a los ciudadanos es que paguemos más por usar las vías con esos peajes que ha vuelto a defender hoy aquí, porque los conductores españoles ya pagamos lo suficiente al pagar el IVA cuando compramos el vehículo, el impuesto de transmisión patrimonial, la matriculación, el impuesto de circulación, las transferencias, el IVA de la ITV, la tasa por pasar la ITV que recibe la DGT o el IVA y el resto de impuestos en los combustibles. Por tanto, ya pagamos por utilizar el vehículo en nuestro país.

Respecto a la velocidad, diré dos cosas brevemente. Ha dicho que próximamente su objetivo es eliminar el margen de 20 kilómetros por hora y veremos si se elimina de la norma. Ya sabe que el Grupo

ove.DSCD-14CO-539

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 19

Parlamentario Popular no es partidario de esta medida porque todos los modelos matemáticos, y no hemos visto ningún estudio de la DGT que diga lo contrario, dicen que eliminar el margen incrementa el tiempo y el espacio del adelantamiento y, por tanto, aumenta innecesariamente el riesgo de sufrir un siniestro.

Respecto a la velocidad, ha hecho referencia a la implementación de los 30 kilómetros por hora en ciudad. Realizamos una pregunta para saber cuántos municipios en España habían aumentado la velocidad de 30 a 50 kilómetros por hora a tenor del artículo 50.3 del Real Decreto 970/2020 y nos dijeron que no disponían de esa información. ¿Disponen ya de ella? Si no disponen de ella póngase las pilas porque la DGT ha de tener toda esa información, que es imprescindible.

No quiero finalizar sin hacer mención a los vetos que han sufrido todas las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular en el ámbito de la seguridad vial en los Presupuestos Generales del Estado para el próximo año que hoy se están debatiendo en la Comisión de Interior, vetos —y finalizo ya, señor presidente— que suponen que no se debatan cuestiones tan importantes como las ayudas a los conductores respecto al sistema ADAS, al que ha hecho mención, y a los motoristas respecto a los elementos de protección —menos campañas de Navidad y más ayudas públicas para que los motoristas puedan comprar esos elementos de protección—, las ayudas a los ayuntamientos por el cambio de señalética vertical a horizontal y las ayudas públicas a menores de veintiséis años para la obtención del permiso de conducir, iniciativa aprobada por esta Comisión que quedará, como tantas otras iniciativas, en agua de borrajas.

Espero, y finalizo, que todas las propuestas de los comparecientes tengan mayor fortuna y mejor consideración que las que realiza esta Comisión porque, si no, no avanzaremos.

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

Señor Durán.

El señor **DURÁN PERALTA**: Muchas gracias, presidente.

Señor director, no es cierto que usted lleve sin comparecer en el Congreso de los Diputados un año y no es cierto que el señor Gamazo no haya tenido la oportunidad de intercambiar intervención. El 26 de octubre usted compareció en la Comisión de Interior y, por tanto, el señor Gamazo y el resto de portavoces tuvimos la oportunidad de intervenir. Tal vez al Grupo Popular se le hace muy larga su ausencia, pero es cierto que usted ha intervenido recientemente en el Congreso de los Diputados. **(El señor Gamazo Micó: No en esta Comisión)**. Se ha hecho referencia a aspectos de la ley y quiero reforzar unas ideas brevemente porque quince años después es importante evaluar y actualizar el sistema con la creación de un apartado específico referente a la pérdida de seis puntos por utilizar el dispositivo móvil sujetándolo con la mano —tenemos que recordar que es la causa del 32% de los accidentes de circulación— y a la pérdida de tres a cuatro puntos por no hacer uso del cinturón de seguridad, de los sistemas de retención infantiles o del casco.

Y en cuanto a los examinadores de tráfico, el Partido Popular hizo un recorte de 111 examinadores de tráfico; repito, durante los años de Gobierno de Rajoy se hizo un recorte de 111 examinadores de tráfico. La gran apuesta por el empleo público y el fortalecimiento de los examinadores de tráfico ha sido con el Gobierno socialista. Y, en apoyo también a las autoescuelas y a los profesores de autoescuela, quiero resaltar la aprobación en el Consejo de Ministros del título de técnico superior en formación para la movilidad segura y sostenible que constituye un hito también para la seguridad vial al ser la primera formación reglada de expertos en seguridad vial y viene a profesionalizar un sector de la formación y educación vial. En definitiva, si hacemos un resumen de estos años de Gobierno, se han tomado medidas, medidas y más medidas para fortalecer la seguridad vial de nuestro país.

Señor director, tiene todo nuestro apoyo para seguir tomando medidas y seguir salvando vidas en nuestro país.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para concluir la comparecencia tiene la palabra el señor Pere Navarro.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Créanme que me hacía ilusión acabar la comparecencia sin hablar de exámenes y examinadores. **(Risas)**. Ha sido un momento de debilidad mía, pero me hacía ilusión porque yo creo que aquí he venido siempre a hablar de exámenes y examinadores. Veo que no ha podido ser y que la realidad al final es cruda y se impone.

En cuanto a los exámenes, ya se lo dije, tenemos la hoja de ruta y sabemos lo que queremos, pero necesitamos tiempo para hacerlo. En estos momentos hay examinadores. Habían pedido horas extras y

cve: DSCD-14-CO-539

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 539

16 de noviembre de 2021

Pág. 20

hay horas extras. Cuando voy a las provincias visito las jefaturas, me reúno con los jefes provinciales y me dicen que en estos momentos tienen más oferta que demanda. De vez en cuando hay alguna baja que la ofrecen a la autoescuela que la quiera y no la cubren. Es verdad que no me llegan en estos momentos las quejas de los ciudadanos que me llegaban antes, que es un buen termómetro, y yo diría que seguro que hay algún problema puntual, pero el tema de los exámenes y los examinadores está encarrilado.

En cuanto al CAPA, insisto en que antes el porcentaje era del 40 y pico por ciento y ahora es del 47 %. Por tanto, ha mejorado el número de aprobados y la preparación de la gente en general. Hay una comisión de seguimiento del CAPA que se reúne periódicamente con las autoescuelas para la mejora, para el ajuste fino. A mí ya no me llegan problemas específicos, pero hay una comisión en la que se pueden tratar.

Señales caducadas. Me suena a yogur caducado, aunque sé lo que quiere decir, que son señales a las que ya se les ha pasado el tiempo y que no tienen sentido. Es verdad que en las jefaturas de tráfico recogemos estos temas que nos llegan de la Guardia Civil, del ciudadano y de la policía local en un pequeño informe que pasamos al titular de la carretera porque las señales las coloca el titular de la vía. Por cierto, dice que tenemos que hacer una partida para subvencionar a los ayuntamientos el cambio de señales a 30 kilómetros por hora. A la DGT nos sale que va a haber menos señales porque antes, como era a 50 kilómetros, se tenía que poner en cada sitio la señal de 30 kilómetros por hora. Ahora, como lo hemos hecho por *Boletín Oficial del Estado*, con el cartel de que se entra en zona 30 ya no hace falta que se ponga hasta el final. **(El señor Gamazo Micó pronuncia palabras que no se perciben).**

Les comento una reflexión de la DGT. A veces tenemos la impresión —y les doy un poco la razón— de que llevamos cincuenta años colocando señales de tráfico cada vez que ha habido un problema en este país y ahora tocaría empezar a replantearnos si realmente hace falta la cantidad de señales que hay. Esto en ciudad es evidente porque creemos que implantar los 30 kilómetros por hora podría llevar al escenario de sacar señales. A 30 kilómetros por hora no hace falta toda la señalética que tenemos. Por tanto, la reflexión es que tradicionalmente hemos resuelto los problemas de este país colocando una señal y, a lo mejor, dentro de esta reflexión global, podríamos empezar a dar marcha atrás e intentar simplificar el mapa de la vía pública cargado de señales.

Respecto al peaje, se lo dije el otro día, ojo con cargarse todo para llegar al poder porque cuando llegas te hace falta lo que te has cargado. El peaje no es competencia directa de la Dirección General de Tráfico. Lo digo porque algún día llegarán y el día que lleguen, si no se ha hecho ahora, les va a tocar poner los peajes; ténganlo claro. **(El señor Gamazo i Micó: Si lo aprueban en 2024 nos lo encontraremos).** Le digo mi reflexión.

En cuanto a cuántas calles tiene que haber con tramos de 30 kilómetros por hora en las ciudades, con más de 8000 ciudades ¿cómo vamos a saber los kilómetros de calles que se han visto afectados? No es fácil y le doy la razón en que algún indicador vamos a necesitar para hacer el seguimiento de la eficacia o de los resultados de la medida, pero no tenemos claro —sé que se está debatiendo en la DGT que hay que tener un indicador de seguimiento— cuál va a ser exactamente. También es verdad que probablemente a finales de año, cuando nos den el número de víctimas y de heridos graves en el ámbito urbano, algo debería notarse, pero no lo sé, no le puedo decir.

En cuanto a las ayudas para sacarse el permiso de conducir, lo tenemos diseñado todo, pero hay que buscar el momento oportuno. Es de esas cosas que están en cartera, pero no tiene fecha.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro, por su comparecencia y también por su habitual disposición, colaboración y consideración con la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados.

Señorías, como ha comentado el director general y he señalado yo también, el próximo domingo día 21 se conmemora el día mundial en recuerdo de las víctimas de siniestros viales. Desde la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados agradecemos a las asociaciones de víctimas la implementación de la política de seguridad vial en España, reiteramos nuestra admiración por su constante ejemplo y reconocemos una vez más su imprescindible papel en los avances conseguidos en los registros de seguridad vial durante las últimas décadas en nuestro país.

Muchísimas gracias. Despedimos al director general y celebramos la reunión de la Mesa a continuación.

Se levanta la sesión.

Eran las doce y cincuenta y cinco minutos del mediodía.

