



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

Año 2014

X LEGISLATURA

Núm. 718

Pág. 1

**SOBRE SEGURIDAD VIAL
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE**

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. PERE MACIAS I ARAU

Sesión núm. 24

celebrada el miércoles 10 de diciembre de 2014

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Elección de vacantes. Mesa Comisión:	
— Elección de la Secretaría primera. (Número de expediente 041/000031)	2
Comparecencias:	
— Del señor presidente de la Fundación ONCE (Hernández Galán), para dar cuenta del estudio sobre accesibilidad en el entorno urbano promovido por la Fundación ONCE. A petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 219/000532)	2
— De la señora subdirectora general técnica de AEC, Asociación Española de la Carretera (De la Peña González), para que explique sus propuestas sobre movilidad sostenible. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 219/000584)	9
— De la señora exdirectora del Observatorio nacional de seguridad vial y experta en seguridad vial (Ferrer Giménez), para informar sobre la obligatoriedad del uso del casco de bicicletas en las ciudades. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 219/000425)	22
— Del señor secretario general técnico de Anead, Asociación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera (Domínguez del Valle). A petición del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 219/000412)	33

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro y treinta minutos de la tarde.

ELECCIÓN DE VACANTES. MESA COMISIÓN:

— ELECCIÓN DE LA SECRETARÍA PRIMERA. (Número de expediente 041/000031).

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores diputados, vamos a iniciar la sesión 24 de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. El orden del día consta de cuatro comparecencias, pero, en primer lugar, tenemos la elección de vacantes en la Mesa de la Comisión. Hay una vacante de Secretaría primera a causa de la dimisión de la señora Veray, por motivos inconfesos, que debemos cubrir, no sin antes agradecer a la señora Veray el trabajo realizado y su excelente disposición para que los trabajos de la Comisión sean un éxito.

El Grupo Popular ha presentado una candidata, la diputada Irene Moreno, y al no haber ningún otro candidato o candidata propondría, como solemos hacer con los nombramientos de los miembros de la Mesa, que pudiéramos aprobarlo por asentimiento de las señoras y señores diputados presentes. ¿Les parece bien? (**Asentimiento**). Queda, por tanto, elegida doña Irene Moreno, a quien pedimos que tome posición de su sitio en la Mesa, deseándole que, conjuntamente con todos los miembros de la Comisión, contribuya al éxito de la misma. (**Así lo hace el nuevo miembro de la Mesa**).

COMPARECENCIAS:

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA FUNDACIÓN ONCE (HERNÁNDEZ GALÁN), PARA DAR CUENTA DEL ESTUDIO SOBRE ACCESIBILIDAD EN EL ENTORNO URBANO PROMOVIDO POR LA FUNDACIÓN ONCE. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 219/000532).

El señor **PRESIDENTE**: El punto 2.º del orden del día es la celebración de la comparecencia de don Jesús Hernández Galán, director de accesibilidad universal de la Fundación ONCE, para dar cuenta del estudio sobre accesibilidad en el entorno urbano promovido por la Fundación ONCE, a petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

Damos la bienvenida al compareciente. Creo que el trabajo que nos presenta y que ha sido repartido a las señoras y señores diputados es excelente y su comparecencia es muy oportuna para, además, poner en valor el esfuerzo que la Fundación ONCE ha dedicado a este empeño. Tiene usted la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA FUNDACIÓN ONCE** (Hernández Galán): En primer lugar, quiero agradecer enormemente la oportunidad que se nos brinda a la Fundación ONCE de comparecer en esta Comisión para hablar sobre accesibilidad, un elemento que entendemos clave y fundamental, sobre todo hablando de seguridad ciudadana; cómo la falta de accesibilidad puede empeorar la seguridad vial de todos los ciudadanos, no solo de las personas con discapacidad, porque ese es el primer mito que me gustaría romper, que la accesibilidad es una cuestión que beneficia exclusivamente a personas con discapacidad o a personas mayores. Voy a darles algunos datos, aunque supongo que los tendrán en mente, pero por refrescarles un poco la memoria, sobre personas con discapacidad o personas mayores. Según el estudio de la Organización Mundial de la Salud del año 2011, en el mundo hay unos 1.000 millones de personas con discapacidad, es decir, en torno al 15% de la población mundial tiene algún tipo de discapacidad. Según un estudio realizado por esta misma organización, en el año 2050 habrá en el mundo 2.000 millones de personas mayores de 65 años, un número bastante importante de personas a las cuales les afecta directamente la falta de accesibilidad que, como decía anteriormente, es una cuestión que afecta a todos y cada uno de los ciudadanos, y si no piensan en ustedes mismos ante situaciones a lo largo de su vida en las que han tenido en un momento dadas limitadas sus capacidades funcionales: mujeres embarazadas; personas, independientemente de cual sea su sexo, que hayan empujado un carrito de bebé; personas que se han fracturado una pierna o simplemente hayan viajado a un país extranjero en el que no entendían el idioma y tenían graves problemas de comunicación. Les invitaría a que hiciéramos un recorrido por cualquiera de nuestras ciudades a través del estudio que les hemos facilitado y que tienen encima de su mesa, que es el Observatorio de accesibilidad a municipios españoles, realizado en el año 2011; como complemento a este documento también les hemos facilitado el manual de accesibilidad para técnicos municipales, un documento que hace un análisis en profundidad de cuáles deben ser las soluciones técnicas en materia de accesibilidad, una herramienta muy útil para una de las cuestiones que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 3

plantaré al final de mi comparecencia, que es la carencia de formación que tienen nuestros técnicos en general. Todavía siguen saliendo arquitectos e ingenieros —igual que otro tipo de profesionales— de las carreras universitarias sin tener formación en materia de accesibilidad, carencia importante que tratamos de subsanar a través de cursos de formación o a través de la edición de materiales como ese manual de accesibilidad para técnicos municipales.

Sin extenderme más en el preámbulo, me gustaría que iniciáramos ese viaje. Les voy a hacer una introducción al estudio del observatorio. Hicimos una muestra aleatoria estratificada en setenta municipios —por tamaño de población y con representación de todas y cada una de las comunidades autónomas—, donde analizamos rutas en el medio urbano, edificios públicos, transporte y también hicimos una serie de entrevistas en profundidad tanto a responsables municipales, técnicos municipales y personas con discapacidad en esos diferentes municipios. Desplazamos a técnicos especialistas en materia de accesibilidad a que midieran los itinerarios que planteábamos. En ese itinerario por cualquiera de nuestras ciudades nos encontramos elementos como, por ejemplo, que el 4,8% era pavimento deslizante. Sorprende que todavía en el medio urbano se instale pavimento deslizante. O ese pavimento señalizador que en el 35% de las ocasiones era incorrecto para que las personas con discapacidad visual puedan orientarse o localizar el cruce; o carencia de rebaja de paso casi en un 10% de los rebajes que se analizaron; o pasos peatonales no operativos —como pueden ver en la fotografía, el paso de cebra acaba justo en un edificio, no en una acera, y por supuesto no rebajada—. Las escaleras no accesibles llegan hasta el 90% de las escaleras analizadas porque, básicamente, o no tienen algún elemento señalizador o carecen de pasamanos y barandilla. Esos elementos son fundamentales para preservar la seguridad del ciudadano, para preservar la seguridad del viandante; por supuesto, un paso de peatones no operativo porque le falte algún tipo de pavimento señalizador, contrastado tanto en color como en textura para que pueda ser localizado de forma podotáctil por una persona invidente, es fundamental, y si no existe puede provocar algún tipo de riesgo en su seguridad.

Vamos a ver otros elementos analizados, como por ejemplo la falta de sensibilidad de nuestros conductores, que aparcen en las aceras, invaden las aceras o aparcen incluso en vados, en pasos peatonales rebajados, impidiendo el paso de una silla de ruedas, o la señalización, que es una carencia muy importante en todas nuestras ciudades; en general, se señala mal. Puede generar algún problema de seguridad ciudadana a esa persona que va mirando, intentando buscar el cartel con el nombre de la calle y no lo encuentra. Acabamos de ver una foto con piezas sueltas o resaltes huecos en un 0,7%, casi un 1% del itinerario, lo que significa que en cien metros nos encontramos con 1,70 metros de elementos sueltos o resaltes, etcétera, que pueden generar algún tipo de accidente.

Locales comerciales sin acceso a nivel: 68%. Esto significa que, en muchos casos, las personas con discapacidad todavía tenemos que comprar desde la acera porque no podemos entrar a las tiendas. También están las papeleras que impiden su uso por el diseño. Hemos visto la fotografía de una papelerera que no estaba contrastada ni en color ni en forma ni permitía la aproximación de una persona en silla de ruedas. También aparecen escaleras sin barandillas o pasamanos accesibles. Hay también ciertos modelos de banco, como el de la fotografía, que tiene las aristas vivas, que si una persona no lo puede detectar, bien porque va despistado o porque vaya hablando con otra persona o simplemente porque tenga una deficiencia visual o una ceguera, le puede generar algún problema por tropiezo. Además, si como es el caso, el material es metálico, en verano es muy caliente y en invierno muy frío, tampoco tiene respaldo ni apoyabrazos, con lo cual es muy incómodo de utilizar.

Quería entrar en el semáforo sin avisador, esa sonorización de semáforos a la que estamos acostumbrados oír en muchas de nuestras ciudades. Les voy a contar la historia de la sonorización de semáforos en nuestro país. Empezamos sonorizando semáforos de forma continua, con lo cual a los vecinos les generaba bastante incomodidad por la contaminación acústica de ese sonido de forma permanente en los semáforos. Se tomó la decisión de apagar los semáforos a las doce de la noche y apareció en nuestras ciudades una nueva tipología de ciego, los ciegos cenicienta, que tenían que volver a casa antes de las doce si no querían morir atropellados cruzando. Dimos un salto y pasamos al avisador bajo demanda, es decir, los ciegos tenían un mando a distancia en el que cuando se aproximaban a un cruce sonorizado lo activaban, sonaba el semáforo, cruzaban y ya se apagaba. Los inhibidores de frecuencia que hemos tenido en nuestro país provocaban que los mandos a distancia con radio frecuencia no funcionaran. Dentro de la innovación que desarrollamos en el grupo de empresas de la Fundación ONCE —ya sabrán que ahora pasamos a ser Ilunion, el gran grupo empresarial— hemos desarrollado, a través de la tecnología con *smartphone* y tecnología con conectividad *bluetooth*, la activación del semáforo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 4

por proximidad; no hace falta que el usuario accione absolutamente nada sino que tan solo con aproximarse, si tiene activado el *bluetooth* determinado, se activa la sonorización.

Aquí tienen algunos ejemplos de problemas de seguridad que seguimos encontrando en nuestras ciudades con unos porcentajes bastante altos, como han podido comprobar. Alcorques. ¿Cuántos accidentes no han provocado los alcorques mal cubiertos o sin cubrir? En el análisis que hemos realizado en esas setenta ciudades, hemos encontrado casi un 15% de alcorques mal cubiertos. O los bolardos, ¿cuántos accidentes no provocan los bolardos en nuestras ciudades? Mal contrastados, con mala altura, con un mal diseño. Aquí pueden ver diferentes ejemplos de bolardos mal diseñados, bien por contraste, bien por altura, bien por forma, con lo cual tenemos un porcentaje relativamente importante, un 10% de bolardos mal diseñados en nuestras ciudades. A lo largo de este estudio hemos visto diferentes ejemplos que nos vamos encontrando en nuestras ciudades que provocan graves problemas de seguridad vial, al margen de que impidan a muchos de nuestros ciudadanos poder ejercer sus derechos y poderse mover en igualdad de condiciones que el resto.

En otro elemento analizado —he seleccionado la trama urbana y el transporte público por estar en la Comisión en la que nos encontramos, evitando el análisis de edificación pública, pero lo tienen todo en el documento que les hemos entregado— como es el transporte público, sobre todo el autobús, nos encontramos con situaciones de marquesinas sin asientos, un 13%; sin señalización en las mamparas, con el problema que puede provocar de golpearse por no detectar el cristal, un 36%; o esos cristales elevados, porque una persona ciega detecta todos los obstáculos que se va encontrando a través de su bastón, pero si ese elemento está elevado no lo va a poder detectar con el bastón, con lo cual se va a acabar golpeando con esa mampara de cristal; asientos sin apoyo isquiático, una situación bastante habitual, un 88%; y asientos no accesibles por diseño, por configuración, por contraste de color, etcétera, un 89,6%. Casi un 30% de los autobuses analizados no tenían plataforma de piso bajo ni tenían rampa de acceso. Un elemento de seguridad importantísimo, el cinturón, pues casi un 40% de los autobuses no contaba con cinturón. Autobuses sin espacio reservado, un 25%. Hay algo en lo que se ha trabajado bastante, como es la accesibilidad para usuarios en silla de ruedas, pero todavía no se ha trabajado suficientemente la accesibilidad teniendo en cuenta las necesidades de personas con discapacidad sensorial, bien sea un problema visual o un problema auditivo. Tenemos autobuses sin información visual en un 56,7% de las ocasiones y casi un 80% sin información interior auditiva, con lo cual las personas ciegas, que perciben la información a través del oído, se quedan sin poder percibir la información que se facilita en el autobús.

Todo esto, aunque suene a malas noticias, yo creo que no lo son, porque haber hecho el estudio de qué camino estamos recorriendo y en qué situación real se encuentran nuestras ciudades es un ejercicio muy importante para ver si lo estamos haciendo bien o si lo estamos haciendo mal, y por eso les he querido traer esta diapositiva. Lo estamos haciendo bien con respecto al resto de países europeos; estos son datos objetivos sacados del European Access City Award, un premio que lanza la Comisión Europea. La semana pasada se publicó el resultado de la quinta edición, situando a España muy a la cabeza de Europa entre finalistas y menciones especiales. Tenemos diez ciudades españolas a lo largo de estas cinco ediciones y en todas ellas han estado dos ciudades españolas. La que ganó en la primera edición fue Ávila, una ciudad que partía de una situación complicadísima en materia de accesibilidad, pero que se consiguió hacer accesible, trabajando no solo el ámbito turístico sino el resto de barrios para que fuera realmente accesible. El siguiente país en el ránquin es Alemania, con cuatro; el tercero es Suecia, junto con Polonia, con tres ciudades. He querido poner solo a Suecia porque ha tenido dos primeros premios, que han sido Boras en la quinta edición y Gotemburgo en la cuarta edición. Los cinco ganadores han sido Ávila, Salzburgo, Berlín, Gotemburgo y Boras. Creo que en esto ha tenido que ver el firme compromiso de las administraciones públicas y por supuesto de la Fundación ONCE; aunque pueda parecer arrogante creo que lo que nos diferencia del resto de países es que tenemos una Fundación ONCE en España —en otros no la hay— que, junto con el convenio Imsero-Fundación ONCE durante más de veinte años, trabajando conjuntamente para mejorar la accesibilidad, y habiendo destinado más de doscientos millones de euros a nuestras ciudades a través de ese programa de subvenciones, por un lado, hemos intentado subsanar los errores cometidos en el pasado, es decir, mejorar la accesibilidad, y por otro lado, crear una cultura de la accesibilidad. Esa carencia de formación de la que hablaba al principio que tienen nuestros técnicos municipales, ingenieros y arquitectos que trabajan en las corporaciones locales hemos conseguido que, a través de ese ejercicio de presentar proyectos al convenio de colaboración Imsero-Fundación ONCE, hayan aprendido de accesibilidad y la hayan incorporado a su ADN para que los proyectos que desarrollan sean accesibles, aunque nos queda mucho camino por recorrer.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 5

La conclusión de ese Observatorio de accesibilidad —no me quiero extender mucho más— es que encontramos una persistencia en que la consideración de accesibilidad es una cuestión necesaria exclusivamente para personas con discapacidad, pero los ejemplos que les he puesto al principio de mi intervención ponen de manifiesto que es una cuestión de todos, algo de lo que nos veremos beneficiados todos y cada uno de nosotros en algún momento de nuestra vida. También hay una carencia de una visión holística de la accesibilidad universal; hay una prevalencia de intentar resolver un número concreto de elementos, esa visión parcial de voy a resolver tan solo el rebaje de la acera pero no voy a resolver la cadena de accesibilidad desde la vivienda del individuo hasta todos y cada uno de los puntos hasta su destino. Es importante que ni un solo eslabón de esa cadena se rompa porque entonces esa individuo no podrá realizar el trayecto completo.

La dispersión de normativa también es importantísima. Nos encontramos con que en nuestro país tenemos legislación en las diferentes comunidades autónomas, tenemos una LIONDAU, una ley que se aprobó en el año 2003, de accesibilidad universal, y con su texto refundido con la Ley general de derechos, pero todavía hay una visión muy heterogénea en cada una de las comunidades autónomas.

Un elemento importante también es la participación ciudadana; conocer cuáles son las necesidades de los ciudadanos y dónde se encuentran los problemas. Esto lo hemos detectado a través de los estudios, de las encuestas en profundidad que realizamos a los colectivos de personas con discapacidad. Las propuestas que hacemos son realizar campañas a todos los niveles con el objetivo de concienciar a todos los *stakeholder*, a todos los que están implicados en estos temas, ya sea en el ámbito político, gestores, técnicos, o la sociedad en general. Hemos visto en una de las fotografías cómo había un vehículo aparcado invadiendo una acera, rompiendo esa cadena de accesibilidad a la que hacía referencia antes. Se deben considerar también los criterios de diseño para todos como un instrumento de gestión que se debe aplicar de una forma muy transversal, no de una forma específica en materia de accesibilidad, sino de una forma transversal en todas las políticas. Y por supuesto, volviendo a la participación ciudadana, se deben establecer y mantener cauces efectivos para que esta participación ciudadana sea efectiva. Se debe realizar la formación —hacía referencia a ello al principio— de gestores y técnicos municipales. Por supuesto, el cumplimiento de la normativa es importantísimo y se debe incorporar en los sistemas de gestión municipal habituales de forma transversal en las diferentes herramientas de gestión.

No me voy a extender más. Mi objetivo era que tuvieran este documento, que todos aquellos que tengan interés puedan profundizar a través del análisis del mismo y solamente he querido darles unas pinceladas de la importancia de la accesibilidad en materia de seguridad vial.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias por su aportación, que queda magníficamente complementada con los documentos que he tenido ocasión de analizar, al menos el segundo manual de accesibilidad; un documento de un valor extraordinario para los técnicos municipales.

Ahora es el turno de los portavoces de los distintos grupos políticos que quieran formular preguntas o reflexiones al señor Hernández. El señor Guillaumes, portavoz de Convergència i Unió, tiene la palabra.

El señor **GUILLAUMES I RAFÒLS**: Ante todo, quiero pedir excusas porque he llegado un poco tarde, ya que tenía una entrevista.

Lo primero querría que decirle es que he aprendido mucho con estos documentos. Durante ocho años he sido concejal de vía pública y usted nos ha conceptuado cosas que de alguna manera todos habíamos intuitido, lo que usted ha descrito como cadena de accesibilidad. Si me permite una anécdota personal, al cabo de un tiempo de ser concejal de vía pública, un señor muy mayor, debía tener más de ochenta años, me dijo: usted me ha doblado la visión que yo tenía del mundo —¡qué me dice este hombre!—, porque yo tenía un banco a cien metros de mi casa y mi ruta era ir hasta el banco y luego volver a mi casa. Usted, después de este banco, ha puesto otro cien metros más adelante y ahora se me ha duplicado la visión de la ciudad que hacía muchos años que tenía perdida. Esto, para alguien que tiene vocación de servicio público, al menos a mí, me acabó obsesionando y acabé llenando de bancos la ciudad. Mi imaginario era que cualquier anciano pudiera ir de una punta a la otra, lo que, por cierto, es imposible; descubrí que es imposible porque no se puede poner un banco cada cien metros, hay sitios en los que no se pueden poner. Este es el contrapunto; descubrí que este sueño no era real. Lo que le quiero poner de manifiesto es eso, que lo que yo descubrí por el comentario de un anciano, usted lo ha puesto como concepto en un papel, y quizá esto sería un elemento importante de divulgación porque seguramente no solo son bancos; ese árbol que muy ecológicamente queremos conservar dentro de una acera pero que no permite el paso de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 6

una silla de ruedas. La conservación de ese árbol es políticamente correcto, pero también surgen muchas preguntas de este tipo. Este es un elemento que sobre todo a la gente que trabaja a nivel local es imprescindible que se aclare, porque supongo que no le engaño si le digo que en la mayoría de las ciudades, si dices que quieres tocar un árbol, parece que quieres cometer un asesinato. No se entiende que quizá por culpa de ese árbol no puede pasar gente con silla de ruedas.

La reflexión o la pregunta sería que un poco nos dotaran de razones, que se sistematizara lo que usted ha descrito y que se extendiera. He tenido que argumentar que una serie de árboles estaban enfermos —lo que digamos que era discutible— para poder hacer accesibles una serie de vías. Creo que si hubiera estado dotado de las razones que expone este documento, quizá no hubiera tenido que dar las vueltas que di. Mi pregunta o mi reflexión iría por ahí. Que se diga que las personas, todas, tienen los mismos derechos de llegar a los mismos lugares y esto, si tiene un coste quizá políticamente incorrecto, ese coste es absolutamente válido. Lo que le pediría es que esta reflexión llegara a todas partes porque le aseguro que muchos concejales tienen vocación o incluso obsesión por que estas cosas se produzcan. Esta sería mi reflexión.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra doña María Virtudes Cediél.

La señora **CEDIÉL MARTÍNEZ**: Señor Hernández, muchas gracias por su comparecencia, por sus interesantes aportaciones, que desde el Grupo Socialista hemos escuchado con toda atención y dirigiremos nuestros esfuerzos e iniciativas a conseguir mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad, como no podía ser de otra forma. Tendremos muy presentes sus recomendaciones.

Es importante que los legisladores entendamos que para alcanzar la plena ciudadanía, las personas con discapacidad y muchas otras personas que coyunturalmente, por enfermedad, como bien ha dicho usted, por edad o por otras circunstancias, tienen su movilidad reducida, necesitan entornos accesibles, humanizados, no hostiles. Aunque se ha mejorado en la aplicación de los criterios de accesibilidad —eso lo vemos todos—, aún existen muchas dificultades que impiden que las personas con movilidad reducida estén en la sociedad en condiciones de igualdad. Yo soy diputada por Madrid y me ha llamado la atención que en la diapositiva que nos ha proyectado no figurase la capital entre la relación de ciudades más accesibles, con unos niveles de calidad mínima. Esto me preocupa. No sé si tienen datos específicos de Madrid, ya que no he tenido acceso a la documentación hasta este momento. Es verdad que todos salimos a la calle y vemos las circunstancias por las que pasa una persona que tenga problemas o vaya en una silla de ruedas o simplemente unos padres con un carrito de niño. No es fácil transitar por la mayoría de aceras, como ha reflejado muy bien en su exposición. Es cierto que todos los estamentos, todas las instituciones y ámbitos de funcionamiento de la sociedad tienen un cometido —el Estado, las comunidades autónomas—, pero creo que los ayuntamientos, en esto, tienen mucho que decir. Me parece muy interesante lo que usted ha dicho respecto de los técnicos municipales que, en definitiva, son los que asesoran a los políticos. En las grandes ciudades hay más posibilidades, pero yo, que soy de un pueblo pequeño, veo una incapacidad o una falta de sensibilidad muchas veces de los políticos por ignorancia, no por mala fe, y quizá los técnicos municipales tampoco tienen la información precisa. Todo esto debe ser introducido en los planes urbanísticos sin posibilidad de poder elegir si sí o si no; eso tiene que estar establecido de antemano y tiene que figurar para que vayamos avanzando con la suficiente velocidad para que no sea tarde para muchos y muchas ciudadanas que tienen problemas reales de accesibilidad.

Vuelvo a reiterarle nuestro agradecimiento por el documento que nos ha presentado. Me parece que la Fundación ONCE hace realmente un trabajo muy importante, y le agradecería que, si puede, me facilitase algún dato sobre Madrid, porque me ha dejado francamente muy preocupada.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Irene Moreno.

La señora **MORENO FELIPE**: En primer lugar, señor Hernández Galán, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, me gustaría felicitarle y agradecerle su comparecencia en esta Comisión porque consideramos muy importante que expertos como usted vengan a comparecer y a mostrarnos a los diputados y a los legisladores qué es lo que tenemos que hacer para mejorar la situación de muchas personas en nuestro país. También quiero felicitarle por la gran labor que hace la ONCE y su fundación porque son muchas las personas con discapacidad que ven mejorar su vida gracias a la labor que hacen

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 7

estas dos entidades. Tengo que transmitirle la preocupación de nuestro grupo porque sabemos que, aunque se ha recorrido un camino muy largo y que se ha mejorado mucho a través de esas leyes que usted citaba, como la Liondau, queda mucho por hacer; por ello, es muy importante que aquí se exponga todo lo que se tiene que mejorar tanto a nivel legislativo, normativo, así como reflexionar sobre otras muchas cuestiones.

Nos ha hecho una clara exposición de los problemas que hay en nuestras ciudades —las calles, el mobiliario...—; son muchos los problemas que encuentran no solamente, me atrevería a decir, las personas con movilidad reducida, ya que en algún momento de nuestra vida, por edad o por enfermedad, todos podemos llegar a tener; muchísimos elementos que impiden el normal desarrollo de la vida de muchas personas. Han sido muy clarificadores esos porcentajes que en algunas cuestiones alarman. Tenemos que tomar cartas en el asunto y reflexionar sobre cómo mejorar en esas cuestiones.

Le quiero transmitir también que es necesario que eliminemos no solamente barreras arquitectónicas y sociales sino también culturales y educacionales, porque no solamente hay barreras urbanísticas o arquitectónicas. Me gustaría hacerle una pequeña reflexión sobre lo que usted llama la Human City, cómo podría mejorarse ese concepto de Smart City, que es lo que últimamente se ha hablado, hacia la Human City, es decir, ciudades inteligentes que hacen que las personas y los ciudadanos que viven en ellas puedan vivir mucho mejor y cómo podemos, a nivel político, mejorar esa concienciación y sensibilización de la sociedad en referencia a este asunto. En nuestro grupo pensamos que no somos conscientes muchas veces de las dificultades que tienen muchas personas para poder llevar una vida completamente normal en cuanto a movilidad y accesibilidad, porque en el resto lo llevan, en su entorno y en sus ciudades. Nos gustaría que nos respondiera a esas dos cuestiones. También me gustaría lanzarle una pregunta que no sé si estamos en tiempo y podría responder, sobre el potencial de avanzar en el desarrollo turístico de nuestro país pero mirándolo desde un entorno accesible, haciendo el turismo accesible como una fuente de ingresos no solamente para mejorar la vida y la calidad de las personas que viven en las ciudades, sino también como una fuente de riqueza que puede ser para nuestras ciudades ese turismo accesible que podríamos denominar.

Agradecemos su comparecencia, que nos ha parecido brillante, y seguiremos con mucha atención la documentación que nos ha facilitado.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a los distintos portavoces, tiene la palabra don Jesús Hernández Galán.

El señor **PRESIDENTE DE LA FUNDACIÓN ONCE** (Hernández Galán): Por supuesto, hay que tener en cuenta las necesidades de los ciudadanos. Ese ejemplo vivido por esa persona mayor, cómo mejoró su calidad de vida de forma clara, y de todos aquellos ciudadanos que probablemente no pudo conocer pero que seguramente vieron mejorada su calidad de vida. Estoy completamente de acuerdo en esa sensibilización política, esa sensibilización técnica a través de esa formación es importantísima.

En cuanto a Madrid, datos como tal no tenemos, no hemos realizado un estudio, pero, si me permiten, les voy a exponer una parte de mi vida, mi experiencia personal en la ciudad de Madrid. Este año he cumplido veinticinco años en una silla de ruedas, tuve un accidente por aquel entonces, cuando estaba estudiando ingeniería técnica forestal. Yo recuerdo que hace veinticinco años esta ciudad era completamente hostil, no teníamos transporte accesible, el acceso a la escuela de ingeniería técnica forestal era francamente complicado, pero para mí lo realmente complicado fue derribar las barreras —se comentaba antes— mentales, esa poca sensibilidad por parte de algunos profesores que no entendían cómo un individuo en silla de ruedas se iba a desarrollar profesionalmente como ingeniero técnico forestal, con lo cual pusieron un veto bastante importante para que pudiera terminar la carrera. No solo terminé ingeniería técnica forestal, terminé la ingeniería superior y luego me doctoré haciendo la tesis doctoral en accesibilidad, espacios naturales protegidos, algo que parecía una locura por aquel entonces; cuando nadie en este país hablaba de accesibilidad en las ciudades, que un individuo hablara de accesibilidad en el campo. Me decían: Tú no tienes mucho sentido o te has adelantado a tu tiempo. Creo que al final esto ha sido una realidad y ya tenemos parques nacionales y parques naturales en nuestro país completamente accesibles.

A lo largo de estos veinticinco años hemos visto que nuestra sociedad ha madurado mucho, que un planteamiento como al que me refería antes por parte de un profesor, aunque lo pensara, no se atrevería a expresarlo, estoy convencido de que no lo plantearía en una junta de escuela, y por supuesto nos encontramos con que esta ciudad tiene todos los autobuses de piso bajo, que sorprendentemente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 8

además funcionan, funcionan las rampas y además los conductores de autobús cada vez son más sensibles con el tema, hacen mejor su trabajo y no aceleran cuando ven a un individuo en silla de ruedas esperando en la parada del autobús, sino que paran y esperan y bajan la rampa. Nos encontramos cada vez con más rebajes en nuestras aceras y en definitiva me atrevería a decir que tenemos una ciudad mucho más amable, mucho más confortable y una ciudad que realmente permite a los ciudadanos, sean como sean, sean quienes sean, disfrutar de esta ciudad. Quedan cosas por hacer, sin duda alguna, pero creo que esto es extrapolable a muchas de nuestras ciudades de nuestro país. No sé si le he respondido, pero lo he intentado.

El concepto de Smart & Human City por parte de la Fundación ONCE surge por una preocupación. Empezamos a ver hace varios años que el *trending topic* es el *smart*, todo es *smart*, y el Smart City lo es especialmente. El foco del concepto de Smart City se pone sobre la eficiencia energética, sobre la sostenibilidad básicamente. Volvemos a ver ese efecto que tuvo el concepto de la sostenibilidad que era de color verde, básicamente la sostenibilidad era verde, no tenía otro tipo de colores, y la sostenibilidad no reconocía el derecho de los ciudadanos ni ese crecimiento que podía tener un entorno teniendo en cuenta la accesibilidad. Entendemos que si un entorno, un edificio o una infraestructura no son accesibles, no pueden ser sostenibles y al final habrá que acabar cambiándolos. Por eso desarrollamos el concepto de Smart & Human City, introduciendo ese factor humano, para poner el foco en el ciudadano y en mejorar la calidad de vida del ciudadano, y no mejorar la calidad de vida no sé muy bien de quién a través del ahorro de la eficiencia energética, que es importantísimo sin duda alguna, pero podemos andar el camino en paralelo, todos juntos, poniendo también el foco en las personas, en la diversidad humana. No me gustaría hablar de personas con discapacidad, quisiera derribar ese mito. Me gustaría poner el foco en la diversidad humana. Por eso desarrollamos ese concepto de Smart & Human City, que está teniendo éxito porque lo estamos difundiendo en diversas ciudades españolas. Nos hemos presentado a un concurso desde nuestra corporación empresarial, desde Ilunion, en Doha (Catar) y parece que estamos muy bien posicionados para conseguir ganarlo —espero que así sea— para desarrollar un proyecto de ciudad inteligente y desde luego accesible.

Se ha hablado del elemento turístico, de cómo el turismo accesible puede ser un factor de enriquecimiento, de generación de riqueza en nuestro país. Tenemos que tener en cuenta que somos un polo de atracción de turistas de todo tipo, especialmente turistas mayores o turistas que pueden tener algún tipo de discapacidad, turistas que no viajan solos, pero turistas que sí necesitan de infraestructuras accesibles, que también demandan infraestructuras seguras, infraestructuras cómodas, demandan esa seguridad ciudadana y esa buena sanidad de la que también gozamos en nuestro país, con lo cual tenemos una serie de elementos y nos falta la accesibilidad. Hemos avanzado bastante en ese sentido, pero si conseguimos desarrollar una oferta turística accesible, la demanda desarrollará la oferta. De hecho hacía referencia antes a los finalistas en los Access City Award, de la Comisión Europea, y a Arona, que ha desarrollado un entorno verdaderamente accesible en Tenerife, con un colectivo de turistas noruegos y suecos que llevaban muchos años viajando, y la demanda ha hecho desarrollar la oferta, esa oferta turística, y ha sido mención especial este año en esta quinta edición a la que hacía referencia. Es importantísimo que tengamos en cuenta la accesibilidad no solo como una cuestión de derechos sino como generadora de riqueza. Creo que es un mensaje importante.

Me gustaría acabar mi intervención derribando otro mito: la accesibilidad no es cara, ni mucho menos. La accesibilidad es cara cuando se hacen mal las cosas. La accesibilidad, cuando se concibe desde el principio y cuando se diseña teniendo en cuenta la diversidad humana —insisto otra vez, no solo las personas con discapacidad sino la diversidad humana—, genera un entorno de productos no más caros y mucho más atractivos para todo el mundo, confortables y por supuesto seguros. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Hernández Galán. Creo que ha sido una muy buena comparecencia; además nos deja deberes. A este presidente le gusta que las señoras y los señores diputados tengan documentación para analizar. En nombre de la Comisión le agradecemos mucho su participación.

Vamos a suspender la sesión por dos minutos para hacer el cambio de compareciente. El siguiente compareciente peticionado era don Juan Francisco Lazcano Acedo, presidente de la Asociación Española de la Carretera, para explicar las propuestas de esta organización sobre movilidad sostenible, que va a sustanciar doña Elena de la Peña, subdirectora general técnica de la Asociación Española de la Carretera. **(Pausa)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 9

— **DE LA SEÑORA SUBDIRECTORA GENERAL TÉCNICA DE AEC, ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA (DE LA PEÑA GONZÁLEZ), PARA QUE EXPLIQUE SUS PROPUESTAS SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 219/000584).**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión con la comparecencia de doña Elena de la Peña, subdirectora general técnica de la Asociación Española de la Carretera, a propuesta del Grupo Parlamentario Popular. Le damos la bienvenida, le agradecemos su presencia y tiene usted la palabra.

La señora **SUBDIRECTORA GENERAL TÉCNICA DE AEC, ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA** (De la Peña González): Muchas gracias, es un placer estar aquí. Aparte de expresar mi agradecimiento, quería también disculpar a mi presidente, Juan Lazcano, al que le hubiera encantado estar aquí, pero un viaje previsto desde hace mucho tiempo se lo ha impedido, y eso me da a mí la oportunidad de estar con ustedes esta tarde, que me apetece mucho, así que se lo agradezco doblemente.

Les vamos a presentar una serie de propuestas, según la petición que habíamos recibido, sobre lo que pensamos desde la Asociación Española de la Carretera que podría ser lo más útil o lo más prioritario de cara a mejorar la seguridad vial y la movilidad sostenible. He preparado una presentación muy cortita pensando que la intervención era de diez minutos. Al final, cuando uno prepara algo de diez minutos siempre se extiende un poco más, pero, en cualquier caso, si ahorro un poco de tiempo, seguro que es interesante para tener luego un debate más amplio.

Me van a permitir medio minuto para hablar de lo que es la Asociación Española de la Carretera. No sé si todos ustedes conocerán nuestra entidad, me imagino que no. Probablemente los que sí la conocen recordarán que en junio del año pasado hemos entregado la Medalla de Honor de la Carretera a la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, apreciando mucho el trabajo que vienen ustedes haciendo durante los últimos años. Somos una entidad privada sin ánimo de lucro que hemos cumplido ya sesenta años y que nos dedicamos a la defensa y a la promoción de la carretera. Hemos sido declarados de utilidad pública hace más de veinte años, si no me equivoco. Somos una plataforma que en realidad aglutina a todo aquel que está relacionado con el mundo de la carretera, tanto las administraciones como empresas de ingeniería, empresas que fabrican cualquier cosa que se pone en la carretera, desde señales a pavimentos, barreras, plataformas de usuarios, autoescuelas... Cualquier entidad que esté relacionada de una u otra manera con la carretera tiene su punto de encuentro en la Asociación Española de la Carretera. La seguridad vial, el medio ambiente, la financiación, en definitiva todo lo relacionado con la movilidad sostenible son los aspectos que más nos han ocupado durante los últimos años. Para no entretenerlos tienen ahí la página web por si alguno de ustedes desea indagar un poquito más sobre nosotros.

Por lo que se refiere a la movilidad sostenible, es importante destacar que la carretera sabe mucho de sostenibilidad y de movilidad sostenible. Es importante también recalcar esas tres vertientes de la sostenibilidad: la económica, la social y la medioambiental. Hay veces que se intenta tergiversar un poco este término y confundirlo solamente con los temas medioambientales, pero el factor económico y el factor social son igualmente importantes. ¿Por qué la carretera sabe tanto de sostenibilidad? Porque es un importante generador de empleo, un importante generador de recursos para las arcas del Estado, es el medio que da accesibilidad al territorio, accesibilidad a servicios médicos, a educación, a diversión. La carretera es el servicio que está abierto veinticuatro horas al día, siete días a la semana, y en muchas zonas rurales de nuestro país es el único medio de acceder a estas características tan propias del Estado del bienestar que tanto nos preocupa. La carretera es también el medio elegido por el 90% de los viajeros y por casi el 90% de los que transportan las mercancías para realizar sus actividades cotidianas. A la hora de preparar la presentación podrían haber salido unas cincuenta ideas aproximadamente, con lo cual los hubiéramos entretenido mucho y seguramente hubieran acabado echándonos de esta sala. Por lo tanto, he querido resumir la presentación en seis ideas fuerza que me parecían las más prioritarias y son las que me gustaría transmitir de una manera un poquito más detallada, aunque con cierta velocidad para que nos dé tiempo después a establecer el debate.

La primera idea fuerza que quería transmitirles es que es necesario priorizar la mejora de la seguridad en vías convencionales. Eso responde a una situación muy evidente y que seguro ustedes manejan muy a menudo y es esa referencia a que el 76% de los fallecidos y el 79% de los heridos graves —si consideramos el total de los accidentes, víctimas mortales y heridos graves que se producen en carretera— son en carreteras convencionales, es decir carreteras de un solo carril por sentido. Está

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 10

claro que tenemos un problema en este tipo de carreteras y es necesario darle solución. Estas vías, además, suponen el 90% de nuestra red viaria interurbana, o sea que está claro que tenemos un número importante de carreteras y un número importante de accidentes que se nos están concentrando ahí.

¿Cuáles son las soluciones? Está claro que no vengo hoy con una varita mágica para presentar una solución que pueda hacer desaparecer estos accidentes, pero hay herramientas que están funcionando bien, que se están utilizando en muchos países del mundo, que también se están utilizando en España pero no en este tipo de redes, que nos pueden ayudar muchísimo. Me estoy refiriendo a la Directiva europea de Seguridad en Infraestructuras que vio la luz en el año 2008, que se traspuso en España en el año 2011 a través de un real decreto y que lamentablemente es una directiva que solo se aplica a la red transeuropea de carreteras, que es la red principal que une los países europeos y la red por donde circula el mayor tráfico de pasajeros y de mercancías, pero que, como pueden ver en esta diapositiva en la parte de abajo a la izquierda, supone 11.572 kilómetros del total de ciento sesenta y cinco mil y pico kilómetros que tiene nuestro país, o sea que es a una parte muy reducida de nuestra red de carreteras a la que se obliga a implantar los criterios de esta directiva. Esta directiva establece la necesidad de hacer auditorías de seguridad vial, inspecciones de seguridad vial, identificación y gestión de tramos de concentración de accidentes, evaluaciones de impacto en seguridad vial y la gestión de los tramos de alto potencial de mejora, que quizás es una de las herramientas menos conocida, pero que es una herramienta que nos permite priorizar y de alguna manera obtener lo mejor de nuestros escasos recursos. Estamos firmemente convencidos de que las administraciones de carreteras deberían dar un paso al frente adoptando la necesidad y la obligatoriedad de utilizar estas inspecciones y estas auditorías de seguridad vial en toda la red de carreteras. La seguridad vial no es gratis, para esto se necesitan recursos y se necesita tiempo, pero está claro que queremos solucionar este problema.

Idea fuerza dos, limitar la velocidad en carretera sí, pero con criterios objetivos, y esto viene a cuento con relación al reglamento de circulación, esa modificación que se ha hecho durante este año, que parece que va a ver la luz en las próximas semanas y que ha supuesto una modificación de los límites máximos de velocidad. En carreteras de gran capacidad se permite, bajo unas circunstancias muy concretas y creo que podríamos decir con carácter de excepcionalidad, que se circule a 130 kilómetros por hora, y sin embargo en las vías convencionales se plantea una disminución de 100-90 kilómetros por hora, que es como estábamos antes, a unas velocidades entre 90, 70 y 50, en función de cómo sean las marcas viales: en carreteras que tienen sus dos marcas viales, tanto en el centro como en los laterales, se podrá circular a 90 kilómetros por hora; en las que solamente tengan una de las marcas será a 70 kilómetros por hora y en las que no tengan ninguna marca vial, situación que deberíamos tender a eliminar de las carreteras españolas, se circulará a 50 kilómetros por hora.

La observación viene a continuación. Las carreteras son muy diferentes. Igual que hemos sido muy estrictos a la hora de permitir aumentar en vías de gran capacidad a 130 kilómetros por hora y solamente lo vamos a permitir cuando el trazado sea bueno, cuando el pavimento esté en buen estado, cuando las condiciones meteorológicas sean buenas, cuando haya paneles de mensaje variable que nos permitan hacer esta diferenciación del límite de velocidad, de la misma manera podríamos haber sido un poquito más estrictos a la hora de plantear un cambio tan amplio en las carreteras convencionales. Al final hay carreteras por las que se circulaba a 100 kilómetros por hora antes del reglamento de circulación en las que probablemente podíamos seguir circulando a 100 kilómetros por hora con total garantía de seguridad. Sin embargo, habrá otras que antes estaban a 90 kilómetros por hora y realmente deberían estar a 50. El mensaje que queremos transmitir es que el café para todos en el tema de las carreteras no siempre funciona y deberíamos analizar todos y cada uno de nuestros kilómetros de carretera y adecuarlos a las circunstancias de accidentalidad, de trazado, de equipamiento, de condiciones climáticas habituales que se producen en estas carreteras y establecer los límites en función de cada situación y para esto una vez más las inspecciones de seguridad vial, las auditorías en carreteras en servicio pueden ser una herramienta muy útil.

Idea fuerza tres, plan de choque contra los accidentes por salida de vía, otro de los grandes problemas de accidentalidad en nuestro país. Aproximadamente el 36% del total de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos graves en carretera se producen por accidentes en salida de vía. Según el tipo de red que estemos valorando, si red de carreteras del Estado o redes de autonomías, oscilan entre el 30 o el 40%, pero es un dato que podemos ver reflejado sistemáticamente en todas las administraciones de nuestro país. Está claro que detrás de este tipo de accidente, de accidente por salida de vía, están muchos otros condicionantes. Muchas veces es una distracción que, al final, por las circunstancias, termina en una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 11

salida de vía, y es un accidente que se clasifica como una salida de vía cuando puede tener otras causas primarias. Al fin y al cabo tenemos esos accidentes ahí y estamos firmemente convencidos de que es necesario un plan para solucionar este problema. ¿Cuál sería el objetivo? Al final es un doble objetivo: queremos evitar que se produzcan esos accidentes por salida de vía y, obviamente, queremos que sus consecuencias sean las mínimas posibles. ¿Para ello qué se puede hacer? Pues establecer el planteamiento que se denomina carreteras que perdonan, *forgiving roads*, que están utilizando ya muchos países y que trata de compensar los errores que los usuarios acabamos cometiendo. En un mundo ideal el conductor nunca se distrae, jamás ve el Whatsapp, nunca mete un CD ni un USB en la radio de su coche, pero esas circunstancias ideales no son las que se producen, y al final los ciudadanos y los conductores cometemos errores. La carretera debe ser suficientemente inteligente, estar suficientemente bien diseñada, mantenida y gestionada para saber compensar los errores que cometemos, de manera que un accidente con víctimas mortales sea un accidente con heridos graves o heridos leves, y la gravedad, la lesividad de los accidentes se vaya reduciendo para alcanzar ese objetivo que tanto nos gustaría conseguir de cero víctimas mortales y cero heridos graves en el futuro.

¿Qué podemos hacer para evitar que se produzcan accidentes por salida de vía? Mejoras de trazado, pavimentos antideslizantes, utilización de equipamiento para que podamos ver mejor la carretera. La carretera no tiene nada que ver entre lo que tenemos en condiciones climáticas buenas —con sol, con la carretera seca, con una situación de confort— y lo que nos encontramos por la noche o con niebla o con lluvia o cuando nos puede salir un animal, y para eso todo lo que nos pueda ayudar, el entorno, la infraestructura, el diseño de la vía y el equipamiento es muy positivo. Traigo ahí fotografías de paneles direccionales, resaltos en marcas viales, captafaros, hitos de arista, elementos que nos ayudan a percibir mejor la carretera y que nos proporcionan mayor información. Cuando el accidente inevitablemente se produce vamos a tratar de reducir sus consecuencias. Para ello, ¿qué deseáramos? Pues que hubiera un entorno al lado de las carreteras suficientemente liso, sin pendientes fuertes, libre de obstáculos, donde si un vehículo se sale pueda recuperar el control y casi hasta irse a su casa por su propio pie o por sus propias ruedas. Lamentablemente el territorio es el que es y muchas carreteras están confinadas en un espacio fijo. En ese caso no nos queda más remedio —por mucho que algunos colectivos, por ejemplo los motociclistas, no estén de acuerdo, y lo entiendo— que instalar barreras de seguridad o sistemas de contención. La fortuna que tenemos es que en los últimos años se han desarrollado sistemas de contención apropiados para otro tipo de usuarios, como por ejemplo los motociclistas, a los que antes no se les había prestado la misma atención, y ahora mismo se pueden instalar otro tipo de dispositivos que garantizan en cierto modo la seguridad de todos.

Idea fuerza cuatro. Sí a la bicicleta en la ciudad, y cambiamos del entorno interurbano al entorno urbano, pero con seguridad para todos. Una vez más volvemos al reglamento de circulación, que está ahora mismo a puntito de salir del horno, que tiene como uno de los objetivos prioritarios, y de hecho se cita en su preámbulo, hacer las ciudades más amables y más cómodas para el ciclista, para la utilización de la bicicleta, lo que parece un objetivo muy positivo desde cualquier punto de vista. Sin embargo, les traigo aquí tres fotografías de tres ciudades que han solucionado lo de ser amigable con el ciclista de manera diferente. Particularmente no me atrevo a ir en bicicleta por Madrid —a lo mejor ahora me podría atrever no sé si por simpatía con todos lo que lo hacen a mi alrededor—, pero ese carril que vemos a la derecha, que de la noche a la mañana se transforma en un carril ciclista por el hecho de pintar la silueta de una bicicleta en blanco y una velocidad máxima de 30 kilómetros por hora, es una situación que a mí particularmente me da miedo. Creemos que soluciones segregadas del tipo de las que podemos ver en las otras dos fotografías son mucho más seguras para el ciclista y en general para todos los usuarios de la vía.

Al final el reglamento va a establecer que se circule a 30 kilómetros por hora en vías urbanas de un solo carril de circulación o un solo carril por sentido. La primera vez que leí esto estaba pensando inevitablemente en Madrid, porque es la ciudad en la que vivo, pero creo que hay que hacer un esfuerzo por pensar en las ciudades de tamaño medio y en las ciudades de tamaño pequeño, en las que el cien por cien del entramado viario es este tipo de carreteras, donde se va a tener que circular a 30 kilómetros por hora. Queremos vías seguras y cómodas para los ciclistas, pero esto tiene que ser compatible también con la vida en la ciudad, con otro tipo de usuarios. Creo que es importante hacer esta reflexión y ponerla sobre la mesa. Nos parece que es mucho más seguro establecer otro tipo de medidas, como carriles segregados. Al final, si se quiere hacer una ciudad agradable y segura para el tráfico ciclista, inevitablemente deberíamos invertir en infraestructuras para ciclistas segregadas del tráfico motorizado, como tenemos ejemplos en muchas ciudades de España. Por otro lado existe una reflexión que pueden ver en estas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 12

cajitas que hay aquí debajo. La situación que se está produciendo en una ciudad como Madrid es que tenemos una serie de usuarios que utilizan habitualmente su vehículo de manera más o menos segura, o el transporte público, por ejemplo el autobús, que en principio respetan la norma. Cuando va uno en su vehículo utiliza el cinturón de seguridad y circula además con un seguro. Sin embargo, estamos animando al ciudadano a que utilice la bicicleta en una infraestructura en la que va a encontrarse muy cerquita de los autobuses, muy cerca de vehículos pesados y muy cerca de vehículos motorizados, alguno de los cuales van a circular en el carril de al lado a 50 kilómetros por hora e incluso a velocidades superiores, y además le estamos diciendo que como tiene más de dieciséis años puede circular sin casco y además no se le está exigiendo ningún permiso, no tenemos ninguna garantía de que conozca las normas ni de que las vaya a respetar. Lamentablemente no creo que estemos generando situaciones más seguras. Indudablemente vamos a cambiar el chip de los que utilizan el vehículo motorizado y poco a poco iremos haciendo las ciudades más amigables para los ciclistas, pero lo que da realmente pánico es que a lo mejor es a costa de que caigan varios ciclistas y de que tengamos víctimas mortales en ciudades como Madrid o cualquier otra. Creo que es un motivo para reflexionar y para buscar soluciones que inevitablemente pasan por inversión, pasan por inversión en carriles ciclistas segregados.

Idea fuerza cinco. La seguridad vial no puede ser ajena al envejecimiento de la población. Es importante que tengamos en cuenta este aspecto que va a estar sobre la mesa en los próximos años. En países desarrollados como el nuestro vamos a un envejecimiento de la población. Según las previsiones del INE, en el año 2050 habrá más de 13 millones de personas mayores de sesenta y cinco años y más de 4 millones de personas mayores de ochenta años. Hoy tenemos un problema y es que el 26% de los fallecidos en accidentes tiene más de sesenta y cinco años, pero es especialmente preocupante el caso de los atropellos. El 67% de los atropellos en zona urbana y el 42% de los atropellos mortales en carretera son de mayores de sesenta y cinco años. Cuando veo las estadísticas de atropellos por edades me impresiona ver cómo la curva crece mucho en los tramos de más edad. Está claro que aquí hay un problema y además deberíamos generar infraestructuras que permitieran a los usuarios mayores utilizarlas como peatones y como conductores de una manera más segura. En el año 2050 voy a tener más de sesenta y cinco años y aspiro a poder conducir y poder utilizar las infraestructuras y espero que sean más seguras de lo que lo son hoy para las personas mayores.

¿Qué podemos hacer para mejorar las infraestructuras pensando en las personas de más edad? Una vez más tenemos que hablar de un planteamiento integral, ya que no solo hablamos de la mejora de la infraestructura, sino que hablamos de educación, de formación o de concienciación. El consejo médico tiene un papel relevante. Por lo que se refiere a una persona mayor, si va con más frecuencia al médico, el papel de los médicos proporcionando consejos sobre la idoneidad de conducir o de no conducir desempeña sin ninguna duda un papel importante. También podemos generar carreteras, calles y entornos más seguros. Desde luego creo que no estamos en una situación de que se diseñen carreteras solo para personas mayores —casi no tenemos presupuesto ni para conservar las que tenemos—, pero sí podemos implantar medidas que nos permitan generar carreteras más seguras para todos y también para los usuarios más mayores. Traigo aquí algunas opciones: mejora de la percepción, identificación de las señales, que sea más fácil identificar las señales, que aprovechemos el tamaño más grande de la señal para poder hacer los números o las letras, los criptogramas un poco más grandes para que se perciban mejor; mejorar la señalización de advertencia de peligro; que haya más zonas iluminadas, zonas peligrosas, zonas de toma de decisiones, como puede ser una intersección o un enlace, vamos a garantizar que haya iluminación ahí porque es una zona donde puede haber conflicto; evitar intersecciones complicadas; avisar con suficiente antelación; transmitir la información precisa. Para que no se quede el mensaje difundido en el aire traigo aquí un ejemplo. Este tipo de señalización que podemos encontrar en cualquiera de nuestras carreteras y que cumple de manera precisa la normativa que tenemos de señalización orientativa, ¿permite una fácil identificación? Creo que es un lío. O uno la conoce claramente, es la carretera que utiliza todos los días, o realmente es muy fácil perderse, ya no solo en el entorno interurbano, donde pueden ver esas señales con el fondo azul, sino también en intersecciones con un aspecto más periurbano o urbano. Hay mucha información: la farmacia, el bar, los cuarenta pueblos que hay en los alrededores, y al final es imposible que uno pueda recibir toda esta información y más si se encuentra en una situación un poco más limitada a la hora de procesarla. Sin embargo, y por traer también algo positivo —que no es cuestión de estar siempre criticando—, este es un ejemplo de mensajes claros que transmiten claramente, de una manera precisa y sin necesidad de invertir mucho tiempo lo que se espera de nosotros: curvita, pendiente, 40. Está claro que hay una situación de peligro y que vamos a ir más despacio de lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 13

que vamos; o por ejemplo la utilización de unos elementos de balizamiento, como son estas balizas rojas, que no se utilizan con mucha frecuencia, sino que alertan al conductor y nos hacen ver que tenemos que tener un poquito de cuidado con esta curva. Hay ejemplos de cosas que funcionan bien y de cosas que funcionan mal.

Última idea fuerza. Las carreteras para ser cómodas y para ser seguras necesitan inversión. La seguridad vial no es gratis y cualquier planteamiento relacionado con la conservación está relacionado con la seguridad vial. Traigo aquí algunas cifras que ustedes conocen perfectamente, el descenso continuado en las inversiones en conservación. Ven ahí las cifras de los Presupuestos Generales del Estado, podríamos hablar también de las comunidades autónomas, de diputaciones forales y de diputaciones provinciales. Estamos en la situación en la que estamos y es complicado sacar recursos de la chistera, pero podríamos hablar de priorizar determinadas inversiones cuya inexistencia puede costarnos muy cara desde el punto de vista de la seguridad. Se estima, según recomendaciones internacionales en vigor desde hace mucho tiempo del Banco Mundial, que es necesario invertir el 2% del valor patrimonial de la red de carreteras en conservación. En el caso de la red de carreteras del Estado, ese valor patrimonial se cifra en unos 80.000 millones de euros, lo cual supondría que habría que invertir 1.600 millones de euros anuales en conservación, y ahora mismo estamos creciendo un poquito con el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2015, pero nos encontramos en una situación claramente lejos de lo que sería necesario. Necesitamos inversiones en firmes, necesitamos inversiones en señalización vertical, en pintura para marcas viales, en elementos de balizamiento, en sistemas de contención, en barreras de seguridad, en iluminación. Todos esos elementos nos ayudan a que la carretera sea mucho más segura. Recordamos también que un euro no invertido hoy no es un euro que vayamos a invertir dentro de cinco años, sino que el tráfico sigue produciéndose por nuestras carreteras, y tenemos la buena noticia de que el tráfico va creciendo poquito a poco, que es un signo de una recuperación económica a la que todos asistimos con expectación, pero eso va deteriorando las carreteras, y el euro que no invertimos hoy son cinco euros dentro de tres años y se estima que serán veinticinco euros dentro de cinco años.

La Asociación Española de la Carretera puso sobre la mesa un estudio en abril de este año en el que cifrábamos ese déficit de inversión en conservación en 6.200 millones de euros en la red de carreteras del Estado, la red autonómica y la de las diputaciones forales. Desde luego es una cantidad no menor que es complicado que salga de nuestros presupuestos próximamente, pero debemos tenerla ahí presente, porque, repito, es cuestión de priorizar, hay aspectos que deberían ser más prioritarios que otros. Por último, una carretera mejor conservada es una carretera más segura. Como conclusión, como les decía, no se trata de generar recursos nuevos —en principio el sector de la carretera vería con muy buenos ojos que se generaran recursos nuevos—; se trata de priorizar los recursos existentes. Un modo de transporte que elige el 90% de los viajeros y por el que se transportan el 87% de las mercancías en el tráfico interior debe ser prioritario para cualquier política de transportes. Además, ahora que estamos hablando siempre de la intermodalidad, tanto en el transporte de viajeros como en el transporte de mercancías, que es un concepto que viene directo de la Unión Europea y que es una de las claves de las infraestructuras del transporte en el futuro, hay que tener en cuenta que dicho concepto en cualquiera de sus planteamientos tiene la carretera como centro. Cualquier planteamiento intermodal tiene que contar de una u otra manera con la carretera.

¿El futuro? Si queremos conseguir cero víctimas mortales y cero heridos graves, desearía que el futuro pasara por una carretera autoexplicativa, una carretera que elimina el factor sorpresa, una carretera que da lugar a situaciones claras, fáciles de comprender y de reconocer, que no nos genera situaciones de sorpresa que indudablemente van a producir problemas a la hora de circular en términos de seguridad; una carretera que perdona los errores de los usuarios, los errores que vamos a cometer, algunos motivados por nosotros y otros motivados por el entorno también, y una carretera, como no puede ser de otra manera, en un buen estado de conservación que nos garantice una mayor seguridad.

Muchas gracias por su atención. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE:** Señora De la Peña, creo que su explicación ha sido muy positiva. Le rogaríamos que pudiéramos repartir esta presentación, que es magnífica, a través de los servicios de la Comisión a todas las señoras y los señores diputados que así lo deseen, porque creo que es un material excelente para los trabajos de esta Comisión.

Vamos a pasar al turno de los portavoces. En primer lugar, tiene la palabra la portavoz del grupo que ha solicitado esta comparecencia, doña María Concepción Bravo, del Grupo Parlamentario Popular.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 14

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: En primer lugar, señora De la Peña, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, quiero darle la bienvenida a esta Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible y felicitarla, como ya ha hecho el señor presidente, por esa exposición brillante, didáctica, clara, rápida —ha sido usted sumamente rápida pero muy eficaz— y además muy clarificadora respecto a algo que como usted bien ha señalado desde el principio de su intervención aglutina tantas cosas. Sería imposible ver la cantidad de conceptos que entran en la seguridad vial y todos ellos están vertebrados en torno a la carretera, al final todo acaba confluyendo ahí. Por eso, muchas gracias por esa intervención, le agradezco su presencia en esta casa y cuento con este Grupo Parlamentario Popular y con todos los demás grupos —esta es una Comisión de consenso— para analizar todas esas propuestas que usted nos ha hecho, con eso que ha llamado usted ideas fuerza, todas las cuales me han parecido brillantes y material para seguir trabajando, en las que hay que seguir profundizando. Le garantizamos que aquí profundizaremos, trabajaremos en ellas e intentaremos mejorar y conseguir este objetivo que perseguimos creo que todos los miembros de esta Comisión, como es la mejora de la seguridad vial. Es un objetivo que el Gobierno del Partido Popular se ha propuesto y creo que todos los miembros de esta Comisión trabajamos en esa línea.

Estoy completamente de acuerdo con usted en la necesidad de mejorar nuestras carreteras y su equipamiento, y sobre todos las interurbanas. Conocemos muy bien por desgracia los datos de los fallecidos y de los accidentados y siguen ocurriendo de forma sistemática, mucho más en las interurbanas —sigue siendo una asignatura pendiente—. Además las carreteras interurbanas son algo muy complejo, no solo desde el punto de vista técnico, sino también por su capilaridad y diversidad competencial repartida entre numerosas administraciones. Aquí estamos en una Comisión donde a la par que hay muchos elementos hay varias administraciones, y además hay varios ministerios; aquí al final acabamos tocándolo todo. De hecho, hoy nos hubiera gustado que hubiera venido también el Ministerio de Fomento porque en esta Comisión se tocan temas de Fomento. Como todo esto es muy complejo, cuanto mejor llegemos a un nivel de servicio óptimo, acorde con la normativa actual y, sobre todo, que responda a las expectativas que se esperan de un Estado moderno, es decir, de un país desarrollado. Las infraestructuras, nuestras carreteras, hablan de la vida de nuestro país; cuando viajas por un país te fijas muchísimo en sus carreteras, en sus autovías, en sus autopistas, porque se está poniendo de manifiesto el nivel de ese país en el entorno europeo en el que vivimos.

En el Gobierno del Partido Popular, y obviamente en este grupo parlamentario —insisto en la idea de antes—, somos muy conscientes de que la carretera es responsable de aproximadamente el 20% de la siniestralidad vial en España, y somos todavía más conscientes de que prácticamente de una forma invariable —ese es un drama que tenemos que superar año tras año— siete de cada diez víctimas mortales que ocurren en vías interurbanas se registran en las llamadas carreteras convencionales. Por eso, es preciso trabajar en este sentido, por eso es preciso mejorar. Por ello la Dirección General de Tráfico está intensificando la vigilancia en estas vías no desdobladas con todas las nuevas tecnologías, e incorporando incluso sistemas inteligentes —antes hemos hablado de Smart Cities, aquí volvemos a hablar de sistemas inteligentes—, es un concepto que ya no se puede desligar en ningún momento. En clave de Fomento, como he dicho, señalo que la Dirección General de Carreteras tiene presupuestada una inversión en el capítulo 6, para el año 2015, de 856 millones de euros para desarrollar el programa 453.C, conservación y explotación de carreteras, lo que supone un incremento del 4,65% en relación con 2014; sería de desear mucho más, pero por lo menos nos parece muy significativo un incremento del 4,65%.

Nuestro grupo parlamentario ha promocionado y ha aprobado proposiciones no de ley instando al Gobierno, por ejemplo, para fomentar en el espacio europeo, en Bruselas, la puesta en marcha de una línea europea específica de financiación para la seguridad vial y mejora de las carreteras. Seguiremos trabajando en lo que nos queda de legislatura para implementar fondos europeos, proyectos europeos que ayuden a mejorar nuestras carreteras.

No me quiero alargar mucho más, sino señalar lo que ya le he dicho al principio, que nuestro grupo —y toda la Comisión— se va a tomar muy en serio esas alertas que ustedes nos han presentado aquí, estas propuestas que hoy nos han traído a Comisión; recogemos ese guante, queremos pedir el apoyo de toda la Comisión y trabajar en una ruta —usted ha hablado de prioridades— que ayude tanto al Gobierno central como a las comunidades autónomas, diputaciones, cabildos, a optimizar dentro de la capacidad presupuestaria disponible las inversiones dedicadas a la conservación del patrimonio viario español. Usted lo ha dicho muy bien, es cuestión de priorizar. Hay que buscar aquello que es más importante. Usted ha señalado cuestiones muy relevantes cuando ha hablado del envejecimiento de la población; ahora mismo, con las gafas puestas, por ejemplo, son verdad esos datos que usted estaba diciendo en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 15

cuanto a que las señales debieran ser un poco más grandes. Llega un momento en que la población va envejeciendo y cuanta más luminosidad haya en las carreteras nos viene cada vez mucho mejor.

En este grupo parlamentario y en desde esta Comisión —que me permita la Comisión hablar en nombre de todos— somos muy conscientes de lo que hay que hacer. Ahora nos gustaría, como he dicho, desde el consenso, buscando la colaboración de todos los grupos de interés, ayudar a los distintos niveles de gobierno, propietarios de las infraestructuras y responsables de su nivel de servicio, a identificar esas prioridades que usted ha señalado muy bien, desde la coherencia con la estrategia española de la seguridad vial y la consistencia entre todos los planes y estrategias que puedan desarrollar los diferentes actores con competencia en materia de carretera, a conseguir recursos y, finalmente, a implantar las acciones que, como ya he dicho, entre todos tenemos que resaltar.

Acabo diciéndole que quedamos a su disposición; que nos tendrá usted siempre dispuestos. Le pido justifique mi ausencia porque tengo que irme a otra Comisión donde intervengo a continuación; tengo que cambiar el registro mientras paso la calle al aire libre. Me ha parecido su intervención brillante. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Vuelva usted por aquí después de cambiar el registro.

Vamos a empezar con el turno de portavoces de los grupos. En primer lugar, tiene la palabra don Álvaro Sanz, en nombre del Grupo de La Izquierda Plural.

El señor **SANZ REMÓN**: Comienzo agradeciendo a la compareciente la exposición y que esté en el Congreso de los Diputados para darnos cuenta de ese análisis que nos parece supremamente interesante y supremamente importante. Hay cosas en las que diferimos, que trataré a continuación, al poner sobre la mesa algunas cuestiones, pero hay algún punto en el que tenemos que coincidir y coincidimos plenamente.

Quisiera centrar mi intervención separando el análisis, desde la perspectiva de lo que son las vías interurbanas y las vías urbanas, independientemente de que para nosotros ambas tienen que ver con una cuestión objetiva como es la movilidad y, por tanto, desde esa perspectiva de avanzar hacia otro modelo de movilidad más sostenible, más humano también y más seguro. Así voy a intentar abordar ambos análisis.

Respecto a las cuestiones que usted relataba sobre el estado de nuestras vías interurbanas, estoy absolutamente de acuerdo en muchas de las cuestiones que planteaba, y alguna pregunta le haré. Respecto a los pasos a nivel y los puntos negros, la situación que atraviesa buena parte de nuestra red de carreteras, sobre todo, en aquellas comunidades en las que no hay población, la despoblación, o dado el ámbito social de nuestra configuración territorial y demográfica, lleva al abandono en muchos casos por las administraciones por incapacidad presupuestaria o simplemente porque no es de interés esa inversión; eso se nota mucho en muchos sitios, especialmente de la tierra de donde yo vengo, de la España interior, donde las regiones adolecen de un incremento de atención en esa materia. Nos parece interesante tocar esos asuntos: la mejora de nuestra red de carreteras para limitar esos accidentes, la calidad de la vía y alguna que otra cuestión de la que usted hablaba, pero hay cuestiones que no entendemos muy bien. Respecto a cómo se sustancia en un incremento de seguridad el incremento de la velocidad, cuando usted planteaba que en esas vías no se sabe muy bien por qué se ha rebajado la velocidad, es una de las preguntas que quiero hacerle porque una bajada de la velocidad mejora también las capacidades para reaccionar ante potenciales accidentes, como le diré a continuación, sobre todo en vía urbana.

Nos parece importante algo que me gustaría que nos contestara: si tienen cuantificados los paneles con mensajes móviles; los hay precisamente para adecuar a las modificaciones climatológicas, etcétera, lo que es la velocidad máxima por el transcurso de carreteras, porque podemos decir: en aquellos casos en los que las condiciones lo permitan. Sin embargo, hay que tener claro que eso hay que señalarlo y queremos saber cuántos de esos son móviles y cuántos de esos hay en el Estado. No tenemos la cifra; nos comunicaron en otros foros que hasta 50.000 pero no sabemos cuántos de ellos son móviles y cuántos no. Considero que el transporte público también juega un papel importante en el ámbito interurbano, tanto para mercancías como para pasajeros, para mejorar la movilidad y de cara a garantizar la seguridad en carretera; es un elemento que para nosotros es crucial para caminar hacia ese nuevo paradigma.

Aterrizo con el tema de las vías urbanas. Cuatro quintas partes de nuestra red viaria se da en las ciudades del Estado español y, por tanto, es importante —entendiendo que las ciudades no son carreteras— avanzar hacia modelos, a nuestro juicio, de movilidad más sostenible. Desde esa perspectiva que compartimos, queremos hacer las ciudades más amables, tenemos que integrar en este caso concreto la bicicleta —atterrizo en la cuestión nuclear de mi intervención—, como un medio de transporte más y, por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 16

lo tanto, en calzada. A nuestro juicio, tiene que ser un medio de transporte más y, por tanto en calzada, por los efectos que produce para la mejora del tráfico y también en lo que responde a siniestralidad. Si analizamos las estadísticas desde el año 1993 al año 2010, hemos bajado en casi veinte; han sido veintitrés los fallecimientos en 2003 por accidentes urbanos de ciudadanos que iban en bicicleta. De esos veintitrés, no se sabe si cuatro llevaban casco y diecinueve eran personas que iban sin casco. En 2010 estamos hablando de que hay cuatro fallecimientos en esa fecha, uno de ellos llevaba casco y tres de ellos no. Pero fíjense, desde el año 1993 al año 2010, y muchísimo más ahora en el conjunto de nuestras ciudades, el incremento del uso de la bicicleta ha permitido que se baje la siniestralidad; luego la bicicleta es el mejor mecanismo en calzada para regular el tráfico, y eso hay que hacerlo posible, desde nuestro punto de vista, y las estadísticas así lo confirman. Es también una cuestión de salud ecológica, pero no desde el punto de vista ambiental sino social. Para muestra hay que analizar simplemente los datos: reducir la velocidad, por ejemplo, a 30 kilómetros por hora en las vías urbanas permite reducir la distancia de frenada de 53 a 36 metros, rebajando así la posibilidad de morir en atropello de 45% al 5%. Es una cuestión de hacer las ciudades más amables entre todos y comparto que hay que establecer una red, un tramaje viario para las bicicletas específico en el ámbito de las grandes ciudades, pero independientemente de eso, que tiene que ser arbitrado en mecanismos de anillo, etcétera, depende de la ciudad. Hay muchos sistemas, tenemos que garantizar la permeabilidad en calzada del uso de la bicicleta, y además lo tenemos que hacer incentivándolo porque consideramos que es importante entenderlo como un medio de transporte, quizá el más sostenible, quizá el más respetuoso con el peatón precisamente, llevándolo donde tiene que estar, que es en calzada y no en acera, garantizando así que la pacificación natural de nuestro tráfico también pacifica nuestro ritmo vital y el ritmo de nuestras ciudades.

Hablábamos de la potencialidad que tiene un ciclista —comentaba usted— de cara a que como no tiene permisos, seguros, etcétera, genera accidentes y la situación da un poco de inseguridad. En lo que va del año 2014 tan solo se ha multado a setenta y ocho conductores de vehículo por incumplir las distancias mínimas de seguridad para con un ciclista, y sabemos que —lo digo por experiencia, porque me muevo en bicicleta en mi ciudad, no cojo vehículo alguno—, cotidianamente pasa: no se respeta lo que determina la norma para garantizar las condiciones de seguridad, es decir, no es una cuestión de pelea entre unos y otros; eso es un error y enfocarlo desde esa perspectiva no nos lleva a ningún buen puerto; lo que hay que hacer es integrar en un modelo de movilidad sostenible a todos los medios de transporte poniendo en valor lo que eso implica para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, y dándole el protagonismo que nunca tendrían que haber perdido a los peatones. A mi juicio, todos somos peatones y todos tenemos que estar en la primera línea de la acción política para hacer que nuestras ciudades sean más accesibles, más amables, mejores y, sobre todo, vivibles, que es lo importante.

Desde esa perspectiva, considerando todos estos elementos, la bicicleta no es un problema y no hay que segregarla; hay que integrarla en la red cotidiana de transporte para mejorar, junto con otros medios de transporte; los medios de transporte públicos en las ciudades son fundamentales, ya que nuestras ciudades son un espacio para vivir y no son, como les decía al principio —con esto acabo—, unas carreteras; las ciudades son espacios para vivir y no son carreteras. Considero que es posible —además hay muchas experiencias a nivel europeo que así lo determinan—, que es mucho más económico en términos de consumos energéticos, etcétera, y también para la gestión de la ciudad, para la gestión de la urbe, que tiene que garantizar unos servicios públicos y una serie de cuestiones básicas para la vida del ciudadano, sobre todo, para la calidad de vida; la bajada de decibelios, que implica también bajar la velocidad de los coches e introducir modelos de transporte más sostenibles, en fin muchísimas cuestiones que, desde luego, no podemos ver como una amenaza, sino que las tenemos que ver como una oportunidad.

Le agradezco muchísimo la aportación que ha hecho a esta Comisión y en el ánimo de llegar a ese consenso, desde estas perspectivas estamos absolutamente de acuerdo en trabajar en esta dirección. Por tanto —termino con esto—, situar el casco obligatorio para mayores de dieciséis años, como se proponía al principio, considerábamos que era un error. Estamos contentos, moderadamente, de que al final se haya impuesto la razón en este caso y no se haya frenado la expansión de un medio de transporte que aporta muchas más bondades y muchos más beneficios y es más seguro que el no tenerlo en este caso.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra don Jordi Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: En nombre de Convergència i Unió, agradezco la comparecencia en esta Comisión de Seguridad Vial de doña Elena de la Peña, que representa a la Asociación Española de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 17

Carretera. Quiero darle la enhorabuena por la aportación que ha hecho a esta Comisión de Seguridad Vial y dar igualmente la enhorabuena a la asociación que representa por lo mucho que ha trabajado durante muchísimos años. Tuve la oportunidad de empezar con esta Comisión de Seguridad Vial hace dos legislaturas y de contactar directamente con su asociación, y siempre los tuvimos al lado en aportaciones positivas. Es una labor que debemos agradecer públicamente, por tanto, enhorabuena por su aportación de datos y agradecimiento por la labor que como asociación realizan.

Esta Comisión de Seguridad Vial está demasiado ligada a la DGT, a las políticas del Ministerio del Interior. La DGT depende del Ministerio del Interior, y esto es una concepción legítima, pero que no se da en la mayoría de países europeos, donde las políticas de seguridad vial no están tan ligadas a la sanción, que es lo que emana de Interior, sino que están más ligadas a conocer cómo están nuestras infraestructuras viarias. Tenemos comisiones de Seguridad Vial que dependen y están ligadas a las comisiones de transporte en Europa, y competencias en materia de seguridad vial que van ligadas a los ministerios de Fomento. Aquí no, aquí lo hemos centrado mucho en cómo sancionar al conductor, y la seguridad vial es algo más. Teníamos esas típicas tres C. Cuando empezamos la Comisión de Seguridad Vial siempre se decía que esto descansaba sobre tres patas, y cada una de las patas es una C. La primera pata, cómo está el coche, la C de coche, si ha pasado las inspecciones técnicas, si es un coche seguro, si es un coche preparado, si es un coche que ante un eventual riesgo puede responder de manera adecuada. La segunda C es cómo está el conductor, si está descansado, si tiene los reflejos necesarios, si ha tomado una medicación que le pueda dificultar conducir bien, si tiene distracciones, si ha tomado sustancias estupefacientes, si ha tomado un nivel de alcohol que le haga desaconsejable conducir, es decir, cómo está el conductor. En esta C nos centramos muchísimo, porque se trata de cómo podemos sancionarle; esta es una opción muy obsesiva de las políticas de seguridad vial; esa C del conductor quiere ver exactamente si se desvía de lo que se espera de él para sancionarlo. No digo que no sea positivo, todo esto ha tenido sus efectos positivos en lo que es la seguridad vial. Hoy usted hoy nos viene a exponer aquí la tercera C, que es básica: cómo está la carretera. Todavía hoy esperamos en esta Comisión que vengan del Ministerio de Fomento a comparecer porque necesitamos no centrarlo tanto en temas de DGT, sino en cuestiones de infraestructuras viarias. Le agradecemos esta aportación que hoy nos ha hecho.

Uno de los datos que no ha releído pero sí figuraba en una de sus últimas aportaciones, vía PowerPoint que se iba pasando a lo largo de su intervención, venía a decir que un euro no invertido hoy pasa a ser cinco euros en tres años y pasan a ser veinticinco euros en cinco años. Si ese esfuerzo de pavimentación del firme no se realiza, pasados cinco años hay que multiplicar por veinticinco el coste que eso hubiera tenido de haberlo hecho en su momento. Por tanto, en ocasiones un presupuesto reducido es un presupuesto caro, porque es reducido hoy pero se incrementa el coste en un futuro. Esta reflexión es importante a la hora de no caer en esa política de que para contener el déficit no hay que invertir más en lo que es conservación de nuestras carreteras. Es una inversión necesaria no solamente por el sobrecoste que supone en un futuro, sino porque en ese sobrecoste hay que englobar también aquellos accidentes que se producen como consecuencia de una carretera en mal estado, por no haber sido conservada de manera adecuada. Esta es una aportación que le agradecemos.

Quería plantearle algunas preguntas concretas. Como ha dicho usted, se señaliza muy mal, y un exceso de señalización comporta una dispersión, una distracción y un futuro accidente. Señalizamos mal; incluso se señalizan mal las indicaciones geográficas, porque en ocasiones alguien se dirige hacia un municipio y la regla de señalización dice que una vez que se indica en una carretera: Manresa —el diputado Canongía es de Manresa y miembro de la Mesa— en cada intersección que haya, tienes que seguir poniendo Manresa hasta que llegues a esa localidad; porque un conductor ya sabe cuándo se acerca a la misma. Y aquí no, aquí viene otra intersección distinta y ha desaparecido aquella localidad a la que tú ibas. ¿Qué provoca? Que tú ibas hacia esa localidad, y de repente te ha desaparecido; te paras en medio de la rotonda porque no sabes si ir a la derecha o hacia la izquierda, estás perdido, luego un futuro accidente. Por tanto, señalizamos mal, exceso de señalización en ocasiones y señalización defectuosa en muchísimas ocasiones. Desde su asociación, ¿qué medidas concretas proponen para señalizar mejor, para cumplir esos criterios internacionales de señalización, de orientación hacia un destino, de no dispersar esa orientación una vez se ha empezado a señalar un municipio determinado y, por tanto, qué propuestas realizan en este ámbito de la señalización?

Segunda pregunta: los guardarraíles de las carreteras. La comunidad motera nos está alertando de que estamos incumpliendo la normativa en lo que son los guardarraíles ya que deberían provocar ese efecto guillotina que está causando muchísimos problemas, lesiones, amputaciones a personas que no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 18

tendrían esa lesión de tener un guardarraíl con un diseño adecuado, que evitara que ese impacto provoque ese efecto cortante que muchos guardarraíles siguen produciendo. Por tanto, ¿qué evaluación se realiza de los guardarraíles? El tercer aspecto sobre el que le queríamos preguntar en Convergència i Unió es sobre las velocidades. Es un debate abierto: en carretera cuál debe ser la velocidad adecuada y si esa velocidad debe ser homogénea o no, con límites máximos, como parece que se está estructurando desde las propuestas del Gobierno, o tienen que ser límites adaptables al tipo de vía, sin prejuzgar que en ningún caso pueda ser un límite superior a no sé qué velocidad y, en cambio, en ocasiones a lo mejor ese límite es demasiado alto para ese tipo de carretera y para la peligrosidad que la misma puede tener. Por tanto, también nos gustaría conocer su opinión respecto a la velocidad.

Como el presidente nos indica el tiempo, termino aquí y le agradezco una vez más su comparecencia hoy en esta Comisión de Seguridad Vial.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra doña Helena Castellano, portavoz del Grupo Socialista.

La señora **CASTELLANO RAMÓN**: Lo primero que queremos hacer, en nombre de mi grupo, es agradecer a la señora de la Peña su estupenda intervención; ha sido muy didáctica y todos hemos aprendido algo. Así que muchas gracias, ha sido un placer escucharla. Tengo que felicitarle porque soy de esas personas que entró en la página web para conocer lo que tendría que preparar para esta comparecencia y me ha sorprendido mucho el trabajo que vienen ustedes realizando, porque hay estudios, jornadas, un trabajo completísimo y les felicito por ello.

Voy a seguir, en la medida de lo posible, la sistemática de su intervención, pero me perdonará si me salto algunas cosas o vuelvo y voy hacia adelante o hacia atrás. Usted hablaba de limitar la velocidad con criterios objetivos, con lo que estamos de acuerdo; ni todas las carreteras son iguales ni podemos juzgarlas igual; hay carreteras que están limitadas a 90 y deberían estar limitadas a 50 igual que hay carreteras que podrían tener una velocidad incluso mayor. Sería muy conveniente adecuar la señalización de la velocidad al tipo de vía y a las condiciones que tenga esa vía habitualmente. Aquí se le ha preguntado, cuántos paneles serían necesarios para informar en las carreteras. Nosotros ahondaríamos más en esa pregunta porque queremos saber cuánto costaría. El Ministerio del Interior nos dijo, cuando se aumentó la velocidad a 130 kilómetros, que no costaría más, que no tendría coste alguno. Nosotros pensamos que se mantendrían los paneles que ahora mismo existen y para un objetivo como el que usted ha señalado, desde nuestro punto de vista, serían escasos o no serían suficientes para cumplirlo. Le preguntamos a usted qué juicio le merece esto.

Habla usted de plan de choque contra los accidentes en salida de vía y el concepto de carreteras que perdonan; es un concepto que en esta Comisión debemos anotar y esta reflexión la dejo al resto de portavoces y a la Mesa porque es un concepto en el que no hemos ahondado lo suficiente, y es muy interesante para seguir trabajando en ello puesto que el error humano está ahí y es algo que nos sucede a todos. Ojalá no nos distraiéramos nunca, estuviéramos siempre en perfectas condiciones, descansados para conducir, sin catarros, sin nada que nos impidiera la conducción, pero el hecho es que no es así y deberíamos ahondar muchísimo más en ese sentido.

En el caso de la bicicleta coincido con usted. Me muevo mucho por Madrid y me daría muchísimo miedo montarme en bici aquí en Madrid. Las ciudades no pueden cambiar de un día para otro, no se pueden transformar, y menos una ciudad como Madrid, pero todas las administraciones —me gustaría saber si usted comparte este punto de vista— deberían implicarse en que las ciudades fueran más amables. Lo más seguro para un ciclista es que haya más ciclistas y más usuarios de esta vía, de manera que tanto usuarios de otros vehículos, peatones y ciclistas aprendamos a convivir mejor; cuantos más usuarios de la bicicleta haya será más seguro para ellos, porque más práctica adquirimos también los que utilizamos otros medios de transporte, a la hora de respetar a los ciclistas y a la hora de que ellos de respetan otras señalizaciones y al resto de usuarios de la vía.

Ha hablado usted del envejecimiento de la población, cosa con la que estamos de acuerdo. Vemos que a medida que la gente va envejeciendo se hace cada vez más complicada la conducción, y hay que facilitar esta tarea. Abundaría en la pregunta que hizo el diputado de CiU sobre las medidas concretas de señalización: qué medidas concretas se necesitarían y qué valor le merece a usted una buena iluminación de la vía, puesto que no lo ha mencionado, pues es necesaria, vinculado a los accidentes de salida de vía. ¿Cree usted que podrían evitar accidentes de salida de vía? Igual sucede en zonas urbanas, que es posiblemente la zona donde quizá haya más obstáculos y sea necesaria una buena iluminación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 19

Por último, la inversión. Diría que sus puntos anteriores se reducen y se marcan en este porque, desde luego, la mejor manera de tener unas carreteras seguras es invertir en ellas; eso es indudable. La primera prioridad en seguridad vial es invertir en carreteras, que no se está haciendo o no se está haciendo lo suficiente. Soy de la provincia de León, además voy y vengo todas las semanas en mi coche, con lo cual hago muchos kilómetros, y me muevo además mucho por mi circunscripción en coche. Le puedo decir ya a simple vista, sin tener el dato de los presupuestos en la mano, que lo tengo, que el estado de las carreteras se ha desmejorado bastante. Para 2015, decía doña Concha y es verdad, ha subido la inversión, pero con respecto a 2011 ha bajado un 70%, solo en mi provincia; no estoy hablando del resto de España. Eso se nota y es una cuestión de priorizar; es verdad que los recursos son limitados, son escasos, pero es necesario priorizar por una cuestión, para empezar, de seguridad, pero, para seguir, por una cuestión de desarrollo económico. Esto cobra más sentido todavía en momentos de crisis. Invertir en carreteras es invertir en desarrollo económico; por tanto, invertir en momentos de crisis es invertir en un medio de salida de la crisis, desde luego.

Otro de los motivos que hacen necesario invertir en carreteras —hemos dicho: seguridad, desarrollo económico, competitividad— es que tenemos que alcanzar el mismo nivel que el resto de los países europeos, los vecinos de nuestro entorno; además nosotros somos un país más bien periférico y necesitamos una mayor conectividad con el centro neurálgico de Europa; hemos avanzado en los últimos treinta años, pero estamos por detrás de la media europea y necesitamos ese esfuerzo inversor para ser competitivos. Además por una cuestión de que las vías secundarias —esto es ya a nivel interior— conectan los municipios, podríamos decir que muchos municipios correrían el riesgo de quedarse fuera de ese desarrollo económico si no se da una adecuada inversión en la red viaria secundaria y convencional que, como usted ha dicho, ahora mismo es la que más accidentes de tráfico aglutina, ya que se dan en este tipo de vías. Por estas razones, creemos necesario sumar en este sentido. Además las inversiones dirigidas a estas partidas no han crecido al mismo ritmo que los tráfico que soportan las vías en nuestro país, en la conservación. En definitiva, la conservación necesita una mayor atención porque si se deja de lado, como usted bien ha dicho, acarrearía mayor coste, a largo plazo tendríamos un mayor coste.

Para terminar, me gustaría preguntarle por una idea que deberíamos tener en mente, que es buena para esta Comisión —a la ministra de Fomento, que se encuentra en este edificio, todo lo que hemos hablado los portavoces le resultaría muy interesante—, y es la planificación de la vida útil de las carreteras. Deberíamos tener en mente, y esto es importante en esta Comisión pero quizá más en Fomento, a la hora de planificar nuestra red viaria tener en cuenta la vida útil de las carreteras, aumentar esa vida útil. Le pregunto a usted, como experta, qué soluciones aportarían desde su asociación para ampliar la vida útil de las carreteras y, en definitiva, abaratar costes, aumentar el desarrollo económico, hacerlos más competitivos y, desde luego, mejorar mucho la seguridad. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a todas estas cuestiones tiene la palabra la señora de la Peña. Le voy a pedir que lo haga con la máxima brevedad posible, aunque son muchas las cuestiones que se han planteado —algunas reiteradas, por cierto, entre los distintos portavoces—.

La señora **SUBDIRECTORA GENERAL TÉCNICA DE AEC, ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA** (De la Peña González): Muchas gracias por cada una de sus exposiciones.

En la primera de las intervenciones se ha hablado sobre la reducción de los límites de velocidad; no debemos caer en la afirmación de cero velocidad es igual a cero accidentes, de que cuanto más reduzcamos la velocidad menos accidentes habrá; si todos vamos a 70 vamos a tener menos accidentes que si todos vamos a 100; si todos vamos a 50 muchos menos, si vamos a 30 menos y si vamos a cero probablemente ninguno. Esto que está reducido al absurdo quiere decir que la economía en la ciudad está muy ligada al transporte. Debemos permitir que los autobuses lleven a los viajeros a sus lugares, que las camionetas hagan los repartos, lo que es fundamental en la economía de la ciudad. Es importante que encontremos el balance en el uso adecuado y seguro de todos los usuarios. No quiero, en absoluto, echar a los ciclistas de la vía y sueño con ir a trabajar en bicicleta, pero a día de hoy me parece muy complicado en una ciudad como Madrid. Sin embargo, alabo y aplaudo situaciones que han puesto en marcha otras ciudades y que son claramente muy amigables para los ciclistas. Voy un poco más allá, si yo tuviera la capacidad de decidir preferiría cerrar la calle Goya, que es donde está mi oficina, al tráfico rodado, que poner esos carriles ciclistas por las que a uno se le permite circular con una coexistencia a 30 kilómetros por hora. Y fíjese donde voy, a la calle Goya, que probablemente sea uno de los ejes más importantes. Podría ser hasta positivo para todos, para el comercio, para los peatones. Podríamos ir hasta en patinete

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 20

o en patines, que esa es otra, ¿por qué a otro tipo de usuarios no les damos esa facilidad? Estoy completamente de acuerdo en que las ciudades deben ser más amigables para los ciclistas, pero se debe hacer garantizando la seguridad, y no como en Madrid donde se ha convertido a los carriles de circulación en carriles bici de la noche a la mañana; eso me parece una situación peligrosa.

En cuanto a la velocidad, en ocasiones se nos escapan algunas valoraciones de algunas comunidades autónomas. Voy a ir al caso particular de la Comunidad Autónoma de Aragón, donde con el planteamiento de la modificación del reglamento de circulación, que establecía que se reducían los límites de velocidad en las carreteras convencionales, se planteaban que con un elevado porcentaje del entorno de 50% sus carreteras —en el planteamiento anterior, no con el que está ahora mismo sobre la mesa— del entorno más rural, pirenaico, quedaban reducidas a 50 kilómetros por hora. Y uno les dice: tenga usted las carreteras mejor. Contestan: las carreteras son las que son. ¿Qué sucedía? Que las isócronas de transporte escolar, por las cuales los niños que se transportan cada día al colegio no deben superar más de un determinado número de minutos para llegar al colegio, no se cumplieran. Con eso no estamos diciendo que no se reduzca la velocidad, sino que antes de poner en marcha cualquier medida de este tipo hay que analizar, y las carreteras son muy variadas y es muy complicado establecerlo. No se puede decir: a partir de ahora, en todas las carreteras que tengan un carril por sentido se permite hasta 90 kilómetros por hora; las carreteras son todas muy diferentes y es necesario analizarlas con muchísima precaución. Hay muchísimas administraciones de carreteras, pero hay responsables que conocen cómo son sus vías, cómo son sus redes de carreteras, y es importante preguntarles a ellos antes de establecer cualquier medida de este tipo. En ese sentido, quizá se podría haber analizado con un poquito más de profundidad.

Paneles de mensaje variable. Les voy a confesar que no me sé el número exacto. El orden de magnitud que tenía era el que han mencionado ustedes, pero me comprometo a hacer la pregunta mañana y mandarles la cifra concreta; discúlpenme pero en esa parte me han preguntado justo lo que no me sabía.

Transporte público. Me encanta que alguien lo haya comentado, porque muchas veces hablamos del egoísmo de la carretera. La carretera suena a vehículo privado, a quiero ir a trabajar solo en mi coche porque no me quiero mezclar en el metro o en el autobús con los demás. Es que la carretera también es el autobús, es el autocar, es el medio de transporte más social. Al final la alta velocidad ferroviaria nos gusta mucho a todos, pero es mucho más económico para los bolsillos de todo el mundo utilizar el autobús para irse a pasar un fin de semana fuera. O sea que es muy importante también hacer hincapié en eso.

Pasamos a continuación a la señalización orientativa. ¿Qué podemos hacer? Comentábamos que hay señalización de más y, por el contrario, que hay señalización de menos. He hecho un análisis particular sobre mi misma y me he dado cuenta que no me pierdo solamente en Madrid. Eso, ¿qué significa? Que no me pierdo en la zona que conozco, que todos los demás entornos me resultan muy complicados, y así le pasa a muchísima gente; por tanto, hay un problema. ¿Qué podemos poner sobre la mesa? ¿Cómo podemos solucionarlo? La señalización orientativa hay que cambiarla de base, es necesario redefinir los polos de atracción. No podemos poner en la señalización orientativa todos los pueblos de la geografía española, porque no sería posible; entonces tendríamos unos grandísimos carteles en nuestras carreteras, con lo cual la industria de la señalización estaría muy contenta, pero no generaríamos carreteras más seguras sino todo lo contrario. Deberíamos volver a redefinir esos polos porque están redefinidos desde hace algún tiempo y la situación ha ido cambiando. ¿Qué debemos hacer además? Comprobar que se cumple esa normativa; tenemos una normativa de instalación y diseño de señales y deberíamos comprobar que se cumple. A veces el problema no está en la falta de normativa o la falta de leyes, sino en la necesidad de obligar a que se cumplan y comprobar que se están cumpliendo. Estoy completamente de acuerdo con el ejemplo de ese pueblo que aparece una vez y luego ya no vuelve a aparecer, que es completamente fantasma. Debemos ser capaces de reforzar al ciudadano, al usuario de la vía y decirle: está usted en el camino correcto, y que le reforzemos ese mensaje en cada una de las intersecciones que se vaya encontrando de que está dirigiéndose hacia donde quiere conducir.

En el tema de los guardarrailos o de las barreras de seguridad especiales para motociclistas, creo que es importante destacar que España ha sido un país pionero en el desarrollo de los sistemas de protección de motociclistas. Si no me equivoco, fue en el año 2003 cuando se empezó a trabajar en el desarrollo de una normativa, una norma UNE, para ensayar los sistemas de protección de motociclistas. Hoy por hoy podemos decir que la normativa española ha servido como ejemplo para crear una normativa europea. Yo estoy muy orgullosa de eso porque tuvimos la suerte y la oportunidad de trabajar en el desarrollo de esa normativa. Por tanto, tenemos normativas, tenemos recomendaciones, pero ¿qué es lo que está pasando? Pues que hay que cumplirla; la normativa está para eso. Esas demandas que están poniendo las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 21

asociaciones de motociclistas sobre la mesa hacen referencia a algunos incumplimientos. Prefiero pensar que en la mayor parte de los casos se está haciendo bien y en algunos casos se está haciendo mal, pero la normativa está para cumplirla y en este caso, ya que somos pioneros en sistemas de protección de motociclistas, vamos a asegurarnos que se hace bien.

Velocidades. Hablábamos también de las velocidades, cómo definir cuál es la velocidad adecuada. En ningún momento estoy pensando en que todas las carreteras convencionales se fueran a llenar de paneles de mensaje variable, creo que eso no es una prioridad hoy en día porque supondría un gasto enorme y tenemos muchísimas otras prioridades. Estoy pensando en que el titular de cada vía establezca, en un determinado punto, cuál es la velocidad que se establece para esa carretera, y en puntos de diseño estricto, como curvas más cerradas, habrá que señalar. A los motociclistas no les gustan las señales porque son un obstáculo, pero es que somos muchos en la carretera y tenemos que buscar soluciones para todos. Deberíamos tratar, con el mínimo coste posible, de poder transmitir lo que se espera de nosotros como conductores en la carretera, intentando no molestar a los más vulnerables, que en este caso son los motociclistas y los ciclistas en las carreteras, ya que generalmente por ellas no circulan peatones. También creo en la velocidad adaptada y flexible. No debería tener el mismo límite de velocidad una carretera de montaña en verano cuando hace sol que cuando hay niebla y hay hielo, o durante el día que durante la noche, o cuando llueve. Podríamos generar límites variables de velocidad, como ya se están implantando en algunos países, y con señalización fija, simplemente una señalización que diga: de día, velocidad máxima 70; de noche, velocidad máxima 50 porque hay zonas de hielo, hay dificultades y no es seguro circular a esa velocidad.

Todas las administraciones deberían estar comprometidas en la creación de ciudades más amables, de eso no tengo ninguna duda; al final las ciudades son para vivirlas y creo que iniciativas como la peatonalización de determinadas ciudades o la creación de zonas 30, que también recoge con muchísimo hincapié la modificación del Reglamento de Circulación, son medidas muy positivas que sin duda van a generar un mayor beneficio en salud, en reducción de emisiones sonoras y en cualquier aspecto que valoremos.

Hablábamos también de medidas de señalización para personas mayores. Sugeríamos una serie de medidas, como reforzar las situaciones de peligro, intentar dar los mensajes con un poquito más de antelación, que uno no llegue a la intersección y vea que esa es la calle por la que quería girar. Se trata, en definitiva, de hacer una auditoría específica poniéndose un poco en el punto de vista del usuario más mayor. Me alegra muchísimo que se haya puesto sobre la mesa el tema de la iluminación, que he mencionado muy de refilón o igual ni siquiera lo he mencionado, pero que está en la presentación. Creemos que es un problema grave en las carreteras españolas. No se puede iluminar toda la red de carreteras, ya que los astrónomos se nos echarían encima, como ya se nos echaron en la época en la que éramos ricos y teníamos todas las carreteras encendidas, pero los puntos de conflicto, como son las intersecciones, como son las llegadas a los túneles, como son los enlaces, deben estar iluminados. Lamentablemente, hemos asistido al apagón de nuestras carreteras, lo que a nosotros nos parece peligrosísimo. Les sugiero, si no lo han hecho, que se den una vuelta por la M-40 de Madrid, porque le entra a uno una tristeza ... Es cierto que es complicado pagar la factura de la luz, pero este es un tema de seguridad y me atrevería a decir que es una de las medidas mejor valoradas por los ciudadanos.

Inversión. Es verdad que se ha aumentado en los Presupuestos Generales del Estado previstos para 2015 y un sector como el nuestro, el de la carretera, lo recibe con muchísima alegría, como no puede ser de otra manera, y a nivel de todos los usuarios también, pero es necesario seguir haciendo un mayor esfuerzo para seguir aumentando esa partida presupuestaria porque es deficiente de manera anual y también porque arrastramos un déficit. Comentábamos que va aumentando el déficit, o sea, lo que no invertimos hoy se va transformando en una cantidad muchísimo mayor. Yo lo resumiría en una frase muy coloquial y es que al pobre todo le cuesta el doble, y es verdad. Lo que no invertimos hoy vamos a pagarlo muchísimo más caro en el futuro. Creo que eso lo debemos tener también en cuenta. Nos comparábamos en esfuerzos inversores con países europeos. Muchas veces cuando nos contacta algún medio de comunicación nos pide que comparemos la situación de las carreteras españolas en relación con las carreteras de otros países europeos y yo siempre digo que no es cuestión de comparar en kilómetros de carretera, hay que comparar en kilómetros de calidad. España tiene una red de alta capacidad enorme, comparada con otros países les superamos, países con los que tradicionalmente nos hemos comparado y siempre han salido bien valorados en la parte alta de la tabla; sin embargo, de nada nos sirve tener una red viaria muy grande si no está bien conservada. Queremos kilómetros de calidad. Sería muy positivo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 22

que pudiéramos compararnos en esa línea. Hablábamos también de la vida útil de la carretera, de cómo podríamos mejorar en ese sentido. Yo voy mucho más allá de la vida útil de la carretera. Llevamos unos cuantos años en los que en España arrastramos un grave problema de planificación del transporte, en particular en el ámbito de la carretera. Hemos asistido últimamente a muchos planes de transporte que, al final, se quedan más o menos en un documento que marca unas directrices pero que no es una verdadera planificación. Una verdadera planificación incluye prioridades, incluye presupuestos, incluye calendarios e incluye realidades; cosas que el Gobierno debería implantar. Es cierto que ya no es cuestión de grupos políticos porque es algo que se viene manifestando durante la última década o más. Los planes de infraestructuras realmente adolecen de muchos criterios que se deberían implantar desde un principio y esto, la planificación, es importante también para la seguridad vial. Muchos de los problemas que se presentan posteriormente en las carreteras son un problema de planificación que se podría haber resuelto si se hubieran tenido en cuenta en la fase de planificación, porque es donde se deciden los usos del suelo, donde vamos a tener un centro comercial, donde vamos a tener una zona educativa, donde esperamos que eso siga siendo campo y vamos a tener un tráfico diferente. Al final, ese tipo de valoraciones nos van a intervenir de una manera muy clara en la seguridad vial y en la estimación de los tráficos. En ese sentido sí que deberíamos mejorar. Además, en la Directiva europea de seguridad en infraestructuras hay una herramienta que está específicamente pensada para la fase de planificación, y son las evaluaciones de impacto en seguridad vial; igual que en todos los proyectos de carreteras y de cualquier tipo de infraestructura hacemos evaluaciones de impacto ambiental, no permitimos que se construya ninguna infraestructura si no ha superado la fase de evaluación de impacto ambiental, esa misma herramienta existe para la seguridad; se trata de valorar cómo construir una nueva infraestructura o mejorar una infraestructura existente que impacta en el resto de la red. Hay herramientas que ya están funcionando y hay experiencia.

Nada más. No he sido tan breve como pensaba.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora De la Peña. Creo que su intervención ha sido muy positiva, ya que nos ha aportado muchísimos datos, muchísimas ideas y además ha suscitado una cantidad de temas que creo que las señoras y los señores diputados van a tener que hacer muchos deberes de cara a las próximas vacaciones. Yo he anotado temas que usted ha dejado encima de la mesa; el tema de las *forbidden roads*, las carreteras que perdonan, un tema interesantísimo; el tema de la trasposición de la directiva, no solo de la red básica sino de toda la red, un tema también muy sugerente; el tema del ahorro energético que se aplica a las distintas administraciones en las carreteras... Todos estos son temas que pueden generar cantidad de propuestas, de proposiciones no de ley que estoy seguro que los distintos grupos van a anotar. En cualquier caso, creo que el conjunto de su mensaje ha sido muy positivo, aunando dos conceptos de esta Comisión, que son el de seguridad vial y el de movilidad sostenible. Le agradecemos muchísimo a usted y lógicamente a la entidad que usted representa, la Asociación Española de la Carretera, las aportaciones que nos hacen.

Vamos a suspender dos minutos, porque vamos algo retrasados, para preparar la comparecencia de doña Anna Ferrer Giménez, experta en seguridad vial, que ha sido propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista. **(Pausa)**.

— DE LA SEÑORA EXDIRECTORA DEL OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL Y EXPERTA EN SEGURIDAD VIAL (FERRER GIMÉNEZ), PARA INFORMAR SOBRE LA OBLIGATORIEDAD DEL USO DEL CASCO DE BICICLETAS EN LAS CIUDADES. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 219/000425).

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión con la comparecencia de doña Anna Ferrer Giménez, experta en seguridad vial, exdirectora del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que comparece a petición del Grupo Parlamentario Socialista. Le damos la bienvenida; es usted una veterana y por tanto sabe perfectamente cómo funcionan estas comisiones. Tiene usted la palabra.

La señora **EXDIRECTORA DEL OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL Y EXPERTA EN SEGURIDAD VIAL** (Ferrer Giménez): Muchas gracias, presidente, y muchas gracias a la Mesa por proponer esta comparecencia a la Comisión. Me hace mucha ilusión ya que hace un tiempo que no pasaba por aquí y la verdad es que para mí es un honor y un placer. Quiero saludar a los señores diputados, con los que hace tiempo que estuvimos trabajando, así como a los nuevos miembros de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 23

Comisión que se han incorporado; una Comisión que yo no puedo más que agradecer su función y el hecho de existir. A lo largo de su historia, esta Comisión de Seguridad Vial ha hecho posible que la política de seguridad vial se convirtiera en una política de Estado, fundamentalmente porque todos los grupos presentes en la misma han debatido y han trabajado para llegar a opciones comunes, el máximo de opciones comunes posible, porque la seguridad vial no es una política de cambios de enfoques, sino una política muy documentada muy basada en evidencias y en acciones contrastadas. El esfuerzo por llegar a acciones comunes ha hecho que este país, en poco tiempo, esté pasando de ser uno de los países que tenía unos de los peores estándares de seguridad vial y donde había el doble de posibilidades de morir en las carreteras españolas no hace tantos años, hace diez años, a ser uno de los países más seguros de Europa. Esto tengo que reconocer que es, en gran medida, gracias a esta Comisión. ¿Por qué? Porque en un principio el problema estaba en los niveles de riesgo que asumían los conductores, ese problema se tenía que resolver con unos cambios normativos de calado, y esta Comisión acompañó siempre en ese debate de los cambios normativos que tenían que procurar un cambio en el comportamiento de los conductores, un tema complicado, porque son veintiséis millones de conductores que se mueven en nuestro país y que tienen que hacer un cambio en su forma de conducir. Este cambio se hizo a través de una serie de modificaciones normativas que nos llevó a que, por ejemplo, en el año 2006 un 6% de los conductores pasaran a velocidades de 150 kilómetros por hora en nuestras autopistas a que actualmente este nivel esté por debajo del 0,6%; esa es una de las razones por las cuales la seguridad vial ha tenido sus consecuencias. Hemos llegado a índices de uso del cinturón de seguridad muy por encima ya del 85%, un gran cambio en el impacto de la seguridad vial; el alcohol ha disminuido de manera importantísima en la conducción, etcétera. Todo esto lo hemos conseguido con acciones y sobre todo con políticas que han sido engranadas una detrás de otra; un cambio siempre nos traía un siguiente cambio.

En la intervención de hoy no quería hablar de lo ocurrido hasta ahora, aunque sí quería hacer esta reseña de agradecer a la Comisión y a todos los grupos que la forman su capacidad de acuerdo y de debate, sino que quería entrar en el tema de la reforma de la última Ley de Tráfico que se realizó el pasado mes de abril. Se han modificado algunos temas, dos de ellos pequeños en su redacción, en su desarrollo normativo, pero que para mí abren una etapa muy interesante en la política de seguridad vial porque permiten dejar de basarnos —hoy un poco ya se ha dicho esto— en el comportamiento de los conductores para empezar a abordar la seguridad vial desde el punto de vista del sistema; del sistema de movilidad y del sistema seguro de movilidad. Me refiero a dos temas de muy poca redacción, como son los 30 kilómetros por hora en las ciudades, zonas 30, y la bicicleta en las ciudades. Hoy ha salido este tema de forma amplia, por tanto, no vamos a profundizar en el mismo, pero sí argumentar un poco porque creo que esto va a permitir un nuevo estadio, un nuevo nivel, un nuevo enfoque, no basado, como decía, en el comportamiento de los conductores, sino en el diseño del entorno donde se produce esa conducción.

La lógica con la que planteo el tema es porque hay que pensar que el enfoque del sistema seguro —se aludía antes a las carreteras que ayudan o las carreteras que evitan la accidentabilidad, que hablan con el conductor— se sitúa en que los frecuentes errores de los conductores o el comportamiento común de los peatones no deberían de por sí ocasionar traumatismos graves ni defunciones, y que ese sistema debería basarse en la vulnerabilidad del cuerpo humano, es decir, aquello que el cuerpo humano no pueda resistir para sobrevivir, ese debería ser el límite que nos permitiera diseñar ese sistema de seguridad vial. Cuando se va en un vehículo hay muchos elementos que protegen al individuo, el propio vehículo cada vez absorbe más el impacto y la fuerza, pero cuando es un peatón es puramente el propio cuerpo el que va a absorber todo el impacto; por tanto, las estructuras viales y los entornos en los que se produce la movilidad tienen que preservar la seguridad de esos individuos. Por eso creo que hablar de 30 kilómetros por hora nos abre la puerta a un enfoque. La norma dice que en las calles de un solo sentido se va a circular a 30 kilómetros por hora, pero yo diría que esto nos trae un nuevo espacio de planificación. La anterior interviniente ha dicho que es importante la planificación. La norma dice que en vías de un solo sentido o calles con una sola vía, 30 kilómetros por hora. Hay que ir más allá de eso, hay que pensar en la función de la ciudad y en el diseño de las ciudades para los ciudadanos, para los peatones y para todos los usuarios. Hace unos días leía en un periódico que Ole Thorson, que muchos de ustedes conocen y que seguro ha pasado por esta mesa, comentaba que hemos tardado setenta años en adaptar las ciudades a los vehículos privados, y ahora algunas ciudades llevamos ya veinte años intentando cambiar esto y adaptarnos a la movilidad sostenible. Pues evitemos estos cincuenta que nos faltan todavía. Ya sabemos un poco por dónde se puede ir. ¿Por qué? Porque muchas ciudades ya lo han hecho; desde la Barcelona de los años noventa seguíamos como, por ejemplo, en ciudades como Amsterdam, se había planteado que el 80% de sus vías

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 24

tenían que ser 30. Esto no es una aplicación de una norma, esto es una planificación de un modelo de ciudad. A eso es a lo que me refería cuando decía que la puerta que nos abría los 30 kilómetros por hora nos situaba en un enfoque distinto de planificación; de planificación y de diseño urbano. Este es un tema que hace tiempo que las ciudades están debatiendo, hace tiempo que las ciudades lo están aplicando aunque no haya normativas, porque la iniciativa es muy interesante, la problemática es muy fuerte y los políticos ahí están batallando. Pero es que es una realidad necesaria. Cada vez se incrementa el porcentaje de atropellos en zona urbana; en los últimos diez años hemos pasado del 40% de peatones muertos en zona urbana a un 50%, a pesar de las medidas que muchas ciudades han adoptado. Por tanto, no es tan solo aplicar una norma, es entrar en una concepción de que el diseño de la ciudad tiene que pensarse en otra perspectiva. Eso, algunos técnicos de movilidad urbana y sostenible lo basan en un concepto que es la jerarquización de las vías, y esta sería la herramienta de planificación. No se trataría de tener cuatro criterios sobre cómo deben ser los carriles bici y qué velocidad va a tener una vía, se trata de tener una visión global de la ciudad en calles para pasar, calles para comunicar, calles donde la prioridad va a ser la fluidez, calles donde la prioridad va a ser el peatón, calles donde la prioridad va a ser el transporte público y redes, sobre todo redes, porque el transporte público tiene que llegar a todos los sitios, la bicicleta también tiene que llegar a todos los sitios y sobre todo el ciudadano.

En la movilidad urbana se da el principio de Pareto; en el 20% de las vías fluye el 80% del tráfico. Esto ya lo sabemos y en todas las ciudades lo vamos a repetir; ahí se basa una de las lógicas de la jerarquización, en que el 80% de las vías, esas que no soportan más del 20% del tráfico, son las que son objeto de bajar la velocidad y ahí introducir la convivencia de los modos de transporte. Desde mi punto de vista, no tenemos que plantear la convivencia de las bicicletas con el vehículo privado en vías de alta capacidad, las vías de alta capacidad para vehículos. Démosle diseño para que los vehículos circulen seguros; si en esa vía no hay ninguna otra opción de que vayan bicicletas, tiene que ser segregada y muy segregada, no con una señalización, no con una pintura, no con unas balizas; tiene que ser segregada y bien segregada. ¿Por qué? Porque si en la ciudad pensamos que el 80% de la red vial puede tener la convivencia de vehículos, a lo mejor ya no nos hace falta que las bicicletas vayan por las vías de alta conectividad. Daríamos de nuevo la vuelta a esta idea de planificación, de concepción de las ciudades para los distintos usos y, por tanto, del diseño de las vías para cada una de las formas de movilidad. Esta puerta nos la ha abierto la velocidad, esta pequeña norma de la velocidad nos ha abierto esta puerta para que las ciudades puedan entrar, con mayúsculas, a un concepto de planificación urbana para la seguridad sostenible y para la seguridad segura.

Como les decía, los vulnerables son una prioridad de la política de seguridad vial; la estrategia del año 2000 lo plantea y los datos de evolución lo corroboran. Continúa siendo una prioridad indispensable de abordar. Las bicicletas, en ese entorno, es donde van a encontrar su espacio y en ese entorno es donde el debate sobre el caso a lo mejor pierde su importancia, porque si en el 80% de las vías es posible la convivencia de distintos modos de transporte a un espacio y tiempo razonables para poder frenar, la situación de la conflictividad ha cambiado de paradigma. El problema de las bicicletas no es que caigan, el problema de las bicicletas es que son arrolladas por los otros vehículos; ahí está el problema de las bicicletas. Por ello, habría que ahondar en la planificación que tenga que ver con los distintos modos de transporte. Aquí me gustaría comentar a la Comisión que en nuestro país hay un tema que todavía no hemos sido capaces de abordar aunque llevamos muchos años planteándolo sin que lo hayamos resuelto. Se trata de la legislación sobre la movilidad urbana. Se ha intentado en diversas ocasiones, es cierto que la movilidad —urbana y no urbana—, el concepto de movilidad en la estructura del Estado no existe porque el Ministerio de Fomento no lo asume, porque el Ministerio de Medio Ambiente lo asume a medias y porque el Ministerio del Interior lo asume en otros términos. Es verdad que en este país, en este tema, tenemos un problema pero el caso es que no tenemos todavía una ley de movilidad urbana, no tenemos todavía unas lógicas de ordenanzas municipales que atiendan a esa lógica de movilidad sostenible; las ciudades están poniendo en práctica planes de desplazamientos urbanos sostenibles bajo los criterios de la Unión Europea, pero estamos obteniendo el papel de la Unión Europea que hace bien poco que ha actuado en temas de seguridad vial con una lógica de subsidiariedad en el sentido de que la autonomía de las ciudades hay que preservarla por encima de todo, pero sí que la lógica desde la Unión Europea, la lógica de subsidiariedad está marcando líneas para las ciudades, y en el país tendríamos que entrar también en este trabajo. Animo a la Comisión a que aborde este tema, avance en ello porque desde luego creo que la seguridad vial en el entorno inmediato se va a tratar a partir de las ciudades y la gestión de las ciudades.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 25

No quería introducir más temas pero ya que estamos hablando del cambio normativo reciente, que ha abierto la vía de tratar el tema de las velocidades, que ha tratado el tema de la zona 30 que nos ha situado, como decía, ante un nuevo paradigma para abordar la seguridad vial, resulta que también ha abierto otra vía que es la del incremento de la velocidad a 130 kilómetros por hora, con un planteamiento más razonable de la distribución de velocidades en las carreteras convencionales. Comparto también la opinión que se ha expresado anteriormente de que es muy importante no solamente poner un texto en una norma sino, de nuevo, abordar y asumir la palabra planificación. Sería interesante hacer un trabajo un poco más allá en el sentido de poner más condicionantes o más análisis a esta estructura tan sintética de 70-90-50 kilómetros/hora. Sin embargo, querría hacer una pequeña reflexión a la Comisión diciéndoles que estén atentos a la aplicación de los 130 kilómetros por hora. Pienso que la evolución de la siniestralidad interurbana seguramente a corto plazo va a depender sobre todo de la gestión de la velocidad. ¿Por qué? Porque en un entorno en el que se invierte poco y en un entorno en el que los comportamientos de los conductores están en unos niveles muy aceptables, la única herramienta que va a quedar va a ser la velocidad. El discurso de la velocidad es complejo y hay muchas voces que animan a que sea posible incrementar la velocidad y yo solamente querría recordarles cómo distintos países de la Unión Europea han intentado dar este paso, subir en algunas vías la velocidad, y las cosas no han ido tan bien. Cameron en sus últimas elecciones iba con el compromiso de incrementar las velocidades y rebajar los radares, luego ni incrementó las velocidades ni rebajó los radares. En Dinamarca, cuando incrementó las velocidades en algunas autovías a 130 y en muchas carreteras secundarias rebajó, hubo un incremento de la accidentalidad inmediato y tuvieron que hacer un refuerzo de control muy importante. Holanda lleva años con la medida en la nevera y no se atreve a ponerla en marcha. Les pido que sean muy prudentes. Sabemos que cuando hemos dado pasos en la reducción de la velocidad en autopistas o autovías con los radares o la experiencia de 110 kilómetros por hora, el descenso se ha producido en toda la red, no en esa que se reguló sino en toda la red, en toda la red ha bajado. Observemos, por favor, que cuando se haga ese experimento de incrementar la velocidad no arrastre a otros incrementos, porque sabemos que va íntimamente vinculado con la siniestralidad. Solamente quería hacerles esta observación porque estamos preocupados por este tema.

Solo quería hacer estos dos comentarios: felicitar a la Comisión y a la reforma que se ha hecho con la introducción de la velocidad a 30 y abrir, para mí una vía muy importante a las ciudades, que tiene que tener un desarrollo desde el ámbito normativo de la Ley de movilidad urbana sostenible y de las regulaciones de los planes de desplazamiento urbanos. Les ruego la vigilancia sobre los efectos del incremento de la velocidad, si es que se dan.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Anna Ferrer por su aportación.

Vamos a empezar, en primer lugar, con la intervención de don Carlos Corcuera, como portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, que es quien ha solicitado esta comparecencia.

El señor **CORCUERA PLAZA**: En primer lugar quiero dar la bienvenida a la señora Ferrer en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, bienvenida de nuevo a esta Comisión de Seguridad Vial, ahora, además de Movilidad Sostenible. Echamos a faltar el Observatorio nacional de seguridad vial que usted dirigió durante los últimos años y sobre todo echamos a faltar esos datos, datos que en la mayoría de las ocasiones no nos llegan, no sabemos qué es lo que ha pasado con ellos y los echamos a faltar.

Mi grupo pidió su comparecencia ante la reforma de la ya aprobada Ley de seguridad vial, entendiéndolo que tenía usted muchas cosas que aportar desde su experiencia en la gestión de un organismo tan importante como fue el observatorio, lo que no pudo ser por falta de consenso o, si me permiten la expresión, se aplicó el principio de las lentejas: las tomas o las dejás; así fue, la mayoría se hizo notar y no fue posible contar con usted entonces. Ya que la tenemos aquí aprovechemos el momento para conocer su opinión sobre algunos temas por los que usted ha pasado pero sobre los que yo quisiera preguntarle de forma específica.

La última reforma de la Ley de seguridad vial tuvo básicamente tres puntos de controversia o conflictivos, y usted ha mencionado algunos de ellos. En primer lugar la velocidad, esta posibilidad de que en determinados tramos se puedan aumentar en autovías y autopistas a 130 los límites de velocidad, algo que visto de forma fría puede parecer incluso interesante; usted nos ha aportado algunos datos sobre lo que implica subir ese límite de velocidad en aumento de siniestralidad. El compañero de La Izquierda Plural le decía al anterior compareciente lo que suponía un incremento de velocidad y la respuesta era: ¡Hombre!, si vamos a cero kilómetros hora evidentemente habrá cero víctimas. Mirado así se puede hacer

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 26

esta reflexión. Es evidente que esto no es lo que se está planteando o lo que ha planteado mi grupo. Es necesario llegar a ese equilibrio, equilibrio que es evidente que se puede conseguir, no hay que ir muy lejos, usted lo ha dicho también. Si miramos los países de nuestro entorno, aquellos que antes eran modelo y parece ser que los hemos olvidado como modelo, llámese Francia, llámese Gran Bretaña, llámese Suecia, en la mayoría de ellos el límite de velocidad es inferior a esos 130 kilómetros/hora, se mueven entre los 110 y los 120, por algo será. Usted lo decía, se han hecho estudios, se ha comparado y se ha llegado a la conclusión de. Ahora, si nos dejamos llevar en los temas de los límites de velocidad por otras necesidades que no son la de la seguridad podremos luego ver que se pueda traducir en un repunte, que esperemos que no se produzca, de la siniestralidad.

Hemos defendido durante la tramitación de la ley el no al aumento a los 130 kilómetros/hora, lo hemos dicho por activa y por pasiva, por motivos medioambientales, por motivos de seguridad vial, por motivos de eficiencia energética, de ahorro energético, también porque lo que hemos defendido básicamente es que es cierto que en algunas infraestructuras los límites son poco creíbles. En la mente de todos tenemos carreteras en las que cuando conducimos por ellas no encontramos con algunos límites de difícil cumplimiento. A veces pongo un ejemplo, que no voy a poner aquí porque es muy local, de la provincia de Barcelona, que es cuando yo intento cumplir ese límite de velocidad y me pitan hasta los camiones. ¿Qué quiero decir con esto? Hay que hacer una auditoría de esas señales y de esos límites, pero eso no tiene que implicar un aumento de los límites de velocidad, hay que hacer que los límites sean creíbles allá donde toque, y eso no necesita un aumento en los límites de velocidad. Si el conductor tiende a respetar poco o a entender que el límite de velocidad es la velocidad mínima a la que tiene que ir en esa infraestructura, es porque en algunos casos no son creíbles esos límites de velocidad. Por tanto, ante todo auditorías.

La nueva Ley de seguridad vial ha establecido que en algunos tramos, vía paneles de velocidad variable, se podrá llevar este incremento a los 130 kilómetros/hora. La primera duda que se te plantea es: ¿Cuánto va a costar este sistema, es el mejor momento para ello? Tal como está el país, tal como está la economía, ¿es el mejor momento para invertir esos millones que costaría hacer de forma efectiva un aumento de la velocidad vial, paneles de velocidad variable en esas vías, o vamos a hacer lo que ya dejó entrever el ministro del Interior ante el requerimiento de este grupo, que es que vamos a usar aquellos que ya tenemos, en las vías que ya tengamos para permitir el aumento de la velocidad? Si es así no se estarán cumpliendo los requisitos que se establecían en la propia ley, porque eso es así cuando se le pregunta al ministerio y el ministerio te responde que no va a tener coste adicional alguno. Oiga, que me lo expliquen, a mí no me salen los números si quieren cumplir con la Ley de seguridad vial y encima que no cueste un céntimo al erario público, que me lo expliquen, a mí desde luego no me salen los números.

¿Qué opinión tiene usted respecto de los paneles de velocidad variable? A mí me parecen bien y siempre los hemos defendido, ahora y en el tiempo pasado. No le voy a recordar a usted, que estuvo presente en esos debates en los que continuamente algunos grupos parlamentarios achacaban, por ejemplo, el sistema de velocidad variable de las entradas a Barcelona, que se criticaba duramente precisamente por aquellos grupos que ahora los defienden, ambos en Gobiernos. Yo los defendí entonces y los defiende ahora, pero sé que tienen un coste y eso es lo que realmente nos preocupa en una situación económica como la que estamos padeciendo. Por eso le quería preguntar al respecto.

Segundo tema de controversia en esta reforma de la ley, el casco de los ciclistas. Se ha hablado extensamente en las anteriores comparecencias y usted también lo ha mencionado. Nosotros nos opusimos, no al uso del casco, que nos gustaría que se fomentara y se promocionara, sino a su obligación. Se ha dicho también en varias ocasiones: la seguridad del ciclista viene determinada por la presencia de ciclistas en las calles, cuantos más ciclistas más seguridad para los ciclistas. Si les ponemos impedimentos, como es que tengan que tener un permiso de conducir específico, como algunos han dejado caer, que tengan que tener un seguro específico, como a algunos les gustaría, lógicamente porque es una vía legítima de negocio, estará usted de acuerdo conmigo y si no se lo pregunto, si cree que va a ayudar a incentivar esa mayor presencia de bicicletas en las calles, si va a ayudar a esa ciudad tan amable que todos queremos, en la que podamos convivir los medios de transporte sostenibles por encima de los motorizados.

El tercer elemento que fue fuente de controversia, que usted no lo ha mencionado, no se ha mencionado aquí pero ya que la tengo aquí quisiera preguntarle, fue el tema de la presencia de las drogas. Nosotros avisamos y reiteramos que ese cambio normativo que se produjo de bajo los efectos del alcohol y las drogas a presencia de alcohol y drogas en el conductor puede llevar a problemas, y le voy a explicar, desde mi punto de vista cuáles pueden ser. ¿Qué ocurre con aquellos conductores que han consumido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 27

drogas hace tiempo y que siguen presentes en su organismo pero en nada le afectan para la conducción? ¿Se les va a sancionar? Evidentemente sí. ¿Qué ocurre con aquellos conductores que han consumido medicamentos, que son legales, que han sido prescritos en su momento y necesarios para el propio conductor? Estoy hablando de cantidad de medicamentos, el que se pone como ejemplo siempre, el jarabe para la tos que algunos pueden dar positivo en drogas. Se hizo la salvedad en la ley de que si tiene receta médica no pasa nada, pero usted y yo conocemos a la población de este país y sabemos perfectamente que hoy me hacen una receta para un jarabe para la tos que necesito, lo guardo en el botiquín y de aquí en dos semanas, en dos meses, en medio año vuelvo a tener los mismos síntomas y me tomo ese jarabe. Si le pillan conduciendo habiéndose bebido este jarabe le van a sancionar, y además con una sanción absolutamente desproporcionada, mil euros. ¿Le parece a usted lógico —y esta es la pregunta que le quiero hacer—, desde el punto de vista de la seguridad vial, que aquellos conductores que excedan la velocidad en una autopista y puedan conducir hasta 140 kilómetros por hora tengan, como máximo, una sanción de cien euros, que en periodo de bonificación serían cincuenta y no se les retire ni un punto del permiso de conducir y en cambio a aquel ciudadano que se le haya cogido habiendo consumido un jarabe contra la tos tenga mil euros de multa y seis puntos menos en el permiso de conducir? ¿Le parece equilibrado? Sobre todo quería saber su opinión respecto a este cambio normativo que a lo mejor ha venido a matar moscas a cañonazos y queriendo solucionar un problema jurídico se puede acabar generando, si no se aplica la ley con lógica, un auténtico problema social.

Quisiera acabar con el tema de la movilidad porque, como le decía, desde que usted no ha estado presente en esta Comisión le hemos cambiado el apellido a la Comisión de Seguridad Vial, ahora se llama de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, algo que algunos creemos que no debe ser solamente un apellido. Esta Comisión y así lo ha hecho —y hay que agradecer en este caso la labor del presidente de la Comisión que así lo ha intentado en numerosas ocasiones— ha conseguido que se hable también de movilidad y de movilidad sostenible. Usted ha hablado de movilidad, ha hablado de lo que han contribuido las zonas 30 para este nuevo modelo de ciudad, que quiere que sea más eficiente y más segura. Ha hablado también de que es necesario planificar y adecuar las ciudades a los planes urbanísticos y a la seguridad vial; nos ha hablado de los 30 kilómetros por hora y también del peatón, hay que reivindicar la figura del peatón que al final es quien no tiene protección alguna; el coche tiene el chasis, una moto menos pero también tiene alguna protección y sobre todo los motoristas deben y van protegidos, los ciclistas también, pero al final el más desprotegido es el peatón, al que hay que sobreproteger. A veces tenemos esa sensación, que usted nos explicaba, de que las ciudades no están diseñadas para proteger al peatón, sino que están diseñadas para facilitar la fluidez de los vehículos sin tener en cuenta que la capacidad es la que es. En algunos casos no admiten más capacidad de vehículos. Es que la movilidad no se va a mejorar con más vehículos. La ciudad de Madrid —y ya acabo, señor presidente— es un claro ejemplo, una ciudad siempre llena de atascos, y por más que se haga o se deje de hacer o se eliminan vehículos o va a ser imposible solucionarlo. Hemos de tender a planificar las ciudades desde el punto de vista de la movilidad sostenible y segura.

Con esto acabo mi intervención, agradeciéndole nuevamente su presencia hoy aquí; desde mi grupo parlamentario esperamos contar con su presencia en nuevas ocasiones y estamos seguros de que así será.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a las intervenciones de los grupos. En primer lugar, tiene la palabra el señor Sanz, portavoz de La Izquierda Plural.

El señor **SANZ REMÓN**: Quisiera empezar agradeciéndole la claridad de la exposición y sobre todo que sitúa encima de la mesa lo que tenemos que hacer, que es planificar, pensar, diseñar, diseñar después de pensar y planificar, qué ciudad queremos y qué papel tiene que jugar la movilidad en el marco de esa ciudad. Me parece superbrillante empezar por ahí, porque la situación en la que estamos ahora, incluso la económica, tiene mucho que ver con eso de no planificar y con eso de no pensar. Una ciudad compacta, una ciudad en la que se fomenten los usos múltiples, una ciudad accesible, saludable, para ser vivida y para ser disfrutada, requiere también de una movilidad que lo permita y sobre todo que lo empuje, que lo facilite. La movilidad es fundamental, hay que superar ya el paradigma de ahora, ya no se viaja, se llega, en el ámbito de la ciudad sobre todo, porque eso evidentemente hace que el espacio urbano se desertice de gente y, como bien decía la compareciente, cambien la jerarquización y los protagonistas en el uso del espacio público. Desde que el primer bordillo aparece en el ámbito de nuestras ciudades, se prioriza ya un modelo concreto de movilidad y una ciudad para el uso concreto de un modelo de movilidad, de un modelo de transporte. Ahora mismo, como bien decía la compareciente, estamos en un momento en el que eso

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 28

está invirtiéndose a escala global, a escala internacional, planetaria, diría yo, en el que nos estamos dando cuenta de que tenemos que volver a entender y a entendernos en la ciudad de otra manera y con la ciudad de otra manera. Por eso, me ha parecido muy interesante esa reflexión: que paremos, reflexionemos y planifiquemos y veamos por dónde va la gente, que normalmente a veces nos empuja, y quizá las puntas del iceberg, como son el casco o las zonas 30, no son otra cosa más que un proceso natural y necesario de reflexión colectiva, de inteligencia colectiva y de inteligencia en este caso además social y urbana, que nos manda parar y que nos manda plantearnos hacer las cosas de otra manera.

Me parece superinteresante esa primera reflexión para ver cómo podíamos incluso agrandar esa brecha y avanzar en una movilidad que sirviese para la construcción de unas ciudades diferentes, accesibles, vivibles, habitables, sobre todo útiles, ágiles también, porque nada de esto tiene que ver con incomodidades ni con ineficiencias, sino todo lo contrario, si se planifica debidamente. Me gustaría que nos hablase un poco de la intermodalidad, que es un elemento que creemos que es fundamental. En ese sentido también, además de la bicicleta en este caso o los transportes públicos convencionales, red de autobuses, me gustaría saber qué papel pueden jugar los transportes públicos de alta capacidad no solo para el transporte, sino también para la remodelación de la escena urbana y hacerla más vivible, y hablo, por ejemplo, del tranvía, de cara a poder imaginar, soñar y, por tanto, diseñar después cómo queremos vivir en la ciudad y cómo queremos que sea la ciudad en la que vivimos, en la que la movilidad es fundamental; es lo que vemos todos los días, transporte, coches, autobuses, ruidos, todos los días. Entonces, si estamos hablando de convertirla en algo saludable, caminemos hacia eso también en cuestiones fundamentales, como es la de la movilidad. Por tanto, me gustaría que me dijera usted qué piensa de la intermodalidad, de los transportes públicos de alta capacidad, etcétera.

Estoy de acuerdo en que es necesario un marco legislativo que propicie, después de esa reflexión, avanzar hacia ese modelo con rango de ley y que de alguna manera también ordene o coordine las acciones que intuitivamente y por la vía de los hechos están llevando a cabo los municipios desde su ámbito competencial, dando respuesta a las necesidades de la ciudadanía; en concreto, con el espectáculo que hemos vivido respecto a la Ley de Seguridad Vial con la erradicación de algunas capacidades competenciales de algunos ayuntamientos que habían avanzado más en esta materia quitándoles precisamente esas potestades para regular el uso de determinados espacios, y concreto, espacios libres, espacios peatonales y espacios como las aceras de grandes avenidas que en este caso concreto habían sido reguladas. Y lo digo siempre desde el principio que usted ha dicho de jerarquizar y poner como protagonista al peatón, que tiene que ser en cualquier caso el que nos sirva para construir una idea a imagen y semejanza de sus necesidades pero también de sus derechos a la hora de transitar por la ciudad en la que vive. Concretamente, esa limitación que parecía que no permitía en ningún caso que los ayuntamientos regulasen el uso, por ejemplo, de la convivencia, que es un elemento que hay que poner encima de la mesa, entre ciclistas y peatones, siempre dando prioridad al peatón en el ámbito de las aceras.

Comparto la reflexión que ha hecho mi compañero en la intervención de la compareciente anterior, respecto, por ejemplo, eliminar o situar el casco como un elemento obligatorio, que a nuestro puede ser dos cosas, o negocio potencial, que también pasaba con lo de los seguros, o elemento disuasorio para que no se siga incrementando esa brecha hacia un nuevo modelo de movilidad que, es verdad, tiene que ser regulado para que sea ordenado, es una cuestión lógica; si no lo hacemos entre todos entendiendo que es algo imparabile acabará imponiéndose de manera desordenada, y también lo digo por la pregunta anterior.

Concluyo con la referencia al tema de los 130 kilómetros por hora. Usted ha dado las estadísticas, ha hablado de los vínculos con la siniestralidad que tiene ese incremento de velocidad, pero a mí también me gustaría que nos plantease si hay algún elemento que vincule también el envejecimiento de nuestro parque de vehículos al incremento de siniestralidad y en tanto en cuanto eso suceda, que sucede obviamente, cómo está nuestro parque de vehículos, porque evidentemente incrementar a 130 kilómetros la velocidad implica que nuestros vehículos también tienen que estar a la altura y, lamentablemente, consideramos desde mi grupo que eso no está como debería.

Quiero reiterar nuestro agradecimiento por su exposición y sobre todo por su claridad a la hora de poder plantearnos un debate sobre movilidad más en profundidad.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra don Jordi Jané en representación del Grupo de Convergència i Unió.

El señor **JANÉ I GUASCH** Bienvenida, doña Anna Ferrer. Desde Convergència i Unió es una satisfacción reencontrarnos hoy aquí en esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. Es un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 29

lujo para esta Comisión contar con la presencia de doña Anna Ferrer, y es un lujo porque, como decía antes el señor Corcuera, cuando se iniciaron los trabajos en materia de seguridad vial, era inexistente. Debo recordar que en esta Cámara no había Comisión de Seguridad Vial, había una Comisión de Justicia e Interior en la que de vez en cuando, cuando se trataban temas de interior, se daba algún dato sobre seguridad vial y parecía que ese factor de cuántos heridos ha habido, cuántos accidentes, cuántos fallecidos, era un factor rutina, como si fuera algo inevitable que se trasladaba en los telediarios del fin de semana sin que se aportara conocimiento de qué había detrás de cada accidente. Hoy quiero poner en valor aquí el Observatorio de seguridad vial que dirigió la señora Ferrer. Por primera vez se aportaron datos objetivos; se analizaban los datos, se comparaban con otros países, se comparaba el accidente y se conectaba con sus causas; se intentaban clasificar los accidentes dependiendo de la edad, del tipo de vía, de si estábamos ante una situación de movilidad urbana o interurbana, y se nos hacía llegar a los diputados. Recordará la señora Ferrer que yo consideraba muy útiles esos libros pequeños, manejables, fáciles de entender, con gráficos que veíamos al instante donde estábamos y hacia donde íbamos, con gráficos en los que llegabas a conclusiones solo leyéndolos. Yo me uno al señor Corcuera, es una lástima que se haya dado otro formato ahora porque no es tan útil. Quiero decir que actualmente se siguen recibiendo datos, pero la utilidad de ese pequeño libro que se nos entregaba no es la misma. Yo recuerdo que la llamaba, señora Ferrer, y le preguntaba: ¿cuándo va a salir el último?, porque estamos acabando el año y necesitamos actualizar. Era una labor importante que quiero poner en valor, que realizó durante dos legislaturas el observatorio y que nos era de gran utilidad. Por tanto, enhorabuena por esa fase. Usted ha agradecido a la Comisión la labor que tuvo entonces en el apoyo de las reformas normativas y en implicarnos todos yendo en la misma dirección a favor de la seguridad vial. Hoy yo también quiero agradecer la labor que se hizo entonces, desde el Ministerio del Interior, desde la DGT y desde el observatorio que usted dirigía. Por tanto, hay que ponerlo en valor y agradecerse una vez más.

Usted es una persona que conoce bien los datos de seguridad vial, tiene criterio sobre los mismos. Yo coincidí plenamente con su criterio, aunque tengo un punto de discrepancia, y lo sigo manteniendo porque quiero ser coherente con lo que he venido defendiendo siempre —ya lo defendía cuando usted era directora del observatorio—. Siempre he considerado que con límites, con salvaguardias, con el aval de no haber tenido ese tramo ningún accidente, con el aval de que es un tramo de una autopista de gran capacidad, yo no soy contrario a que si son tramos sin accidentes, bien señalizados, acotados, se pueda poner límite en 130, yo no soy de los que voy a criticar esa medida porque siempre he pensado que el límite debe ser creíble, y actualmente ir a 130 por una autopista de gran capacidad en donde nunca en ese tramo ha habido un accidente, no considero que sea un límite excesivo, al contrario, si atendemos a lo que pasa en el día a día de esa autopista, la mayoría de conductores va a esa velocidad. Por tanto, poner ese límite de 130 no es algo que nos deba escandalizar, pero yo prefiero ese 130 en ese tramo concreto de una autopista, que ha demostrado que no es peligroso y que no se producen accidentes, y quizá ser más severos en determinados tramos de carreteras interurbanas en los que en ocasiones el límite puede ser excesivo atendiendo a la congestión de tráfico y a las circunstancias de ese tramo en concreto. Por tanto, sigo defendiendo, por coherencia con lo que he dicho siempre, que creo que bien administrados esos 130, la mayoría de los conductores y la mayoría de la sociedad nos entiende y nos lo agradece, preservando algo que usted ha dicho y que comparto, que eso no sea un mensaje que venga a alentar a velocidades altas: no, 130 y ser muy severos para quien se pase de ese límite de 130, pero poner ese límite en una autopista de gran capacidad en donde nunca ha habido un accidente, que es tal y como se ha definido en la ley, a Convergència i Unió no nos parece que sea un límite, desde esta óptica, exagerado. Otro dato sería el del medio ambiente, que quizá por razones de medio ambiente —y esto se está haciendo en Cataluña— en determinados tramos, en ocasiones determinadas se puede pedir una velocidad inferior porque las condiciones atmosféricas pueden hacer recomendable que la velocidad no sea tan alta, pero desde un punto de vista de seguridad vial entendemos que no deberíamos ser tan críticos en que excepcionalmente y en determinados tramos de autopistas en donde nunca ha habido un accidente se pueda ir a 130; es el único punto de discrepancia.

Desde Convergència i Unió le quería plantear una pregunta, una reflexión. Usted, además de estar en el observatorio es una persona de gran experiencia en lo que son temas de movilidad en el ámbito urbano. Usted se ha especializado muchísimo en la ordenación de la movilidad urbana y gracias a la labor del presidente de esta Comisión esta ya no es Comisión de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico, que lo era desde que se creó, es Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. Este era un aspecto en el que el presidente de esta Comisión quiso incidir desde el primer día y que formó parte de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 30

agenda de esta Comisión, la movilidad sostenible. La movilidad sostenible tiene un impacto directo en las ciudades y, por tanto, me gustaría conocer de qué forma podemos incrementar la movilidad sostenible en nuestras ciudades, a través de qué usos, de límites de velocidad, de zonas en las que no esté permitido el uso de vehículos, de quizá buscar mecanismos que en determinadas circunstancias limiten el acceso a las ciudades de cualquier tipo de vehículo de forma indiscriminada. ¿Hacia dónde vamos? ¿Cuál es su visión de futuro sobre los límites que deberemos imponer para que realmente la movilidad sea sostenible en nuestras ciudades desde un punto de vista medioambiental, cívico, de respeto y de poder conseguir unos desplazamientos ordenados en ese ámbito urbano?

Muchas gracias, señora Ferrer, nuevamente por su presencia hoy aquí.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Eduardo Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ GARCÍA**: Quería, como todos los demás, empezar agradeciendo a doña Anna Ferrer su comparecencia, sus reflexiones previas para esta comparecencia y también el trabajo que ha hecho anteriormente, y sus opiniones sobre un aspecto que nos preocupa a todos, sus opiniones sobre las reformas puntuales de la norma que, sin agotar todos los cambios legales posibles, sí tienen un efecto acumulativo que a nosotros nos parece suficientemente importante.

En el Grupo Popular queremos, como todos los demás, expresar nuestro deseo compartido de que la bicicleta, como los espacios peatonales formen parte de nuestras ciudades, que sean parte del paisaje habitual, que se consolide también la bicicleta como medio de transporte crecientemente común, que se amplíen esos espacios de tranquilidad para los ciudadanos, que es lo que buscamos, la seguridad y la tranquilidad sobre todo de los mayores, pero creemos que todavía debe trabajarse mucho para que esa realidad se asiente en una apuesta decidida por la cultura de la movilidad segura. Y no es simplemente que las cifras sean preocupantes, que también lo son, porque son muy elocuentes en relación con los accidentes en los que hay peatones o ciclistas involucrados, es que muchos tenemos conocimiento directo personal de algunas de las víctimas de esos accidentes. En lo que más de acuerdo estoy con usted y me parece un aspecto fundamental de su intervención es en la necesidad de que haya un enfoque nuevo, un enfoque sistémico de la seguridad que englobe aspectos conductuales en los que hasta ahora era en los que más incidencia se hacía, pero que los trascienda, que vaya más allá. No sé si eso es superbrillante o no, lo que sí sé es que es extremadamente complejo con la realidad en la que nos movemos. En mi grupo consideramos fundamental adecuarnos a la realidad, a lo que de verdad tenemos en nuestras carreteras y en nuestras ciudades, tratando de anticiparnos, pero sabiendo que es lo que tenemos como elemento social sobre el que hay que incidir; para eso estamos en esta Comisión, pensando no solamente en aquellos que son ciclistas, peatones o conductores cívicos y muy atentos al tráfico, sino en el ciudadano normal que a veces va en bicicleta, que a veces conduce o que a veces pasea sin estar particularmente atento, en la realidad cotidiana, en la que, como usted bien ha señalado, la vulnerabilidad del cuerpo humano se hace dolorosamente presente cada vez que hay un accidente.

En esta realidad del tráfico, no en el ideal al que todos esperamos llegar sino en la realidad del tráfico, a los peatones y a los ciclistas les afectan dos cosas que son negativas, tienen que ver con los accidentes, con nuestra responsabilidad para corregirlos, para evitarlos, y es la realidad de la inseguridad del sistema, y es un sistema extraordinariamente complejo —en eso estoy completamente de acuerdo con usted—, además de actores y de factores, de ambas cosas, y eso es necesario conciliarlo, tenerlo en cuenta, especialmente en ciudades con una densidad de tráfico muy notable y que normalmente están acompañadas de tramas urbanas que no estaban inicialmente previstas para estos modos compartidos o coexistentes, a veces no muy pacíficamente, que tenemos hoy en día. También es verdad que tenemos otra realidad que es positiva y que las cifras ponen de manifiesto, y es que cada vez hay más responsabilidad y corresponsabilidad de todos, con el casco en las bicicletas, con los peatones que miran al cruzar y con los conductores que no se exceden en los límites. Pero no nos cansamos de reiterar que el cambio todavía tiene fases o etapas pendientes y que lo que hay que promover, fundamentalmente, no es un cambio de normas, es un cambio de mentalidades. Me parece que eso es lo fundamental, ese es el objetivo de esta Comisión que ya en su propio nombre sabe conciliarlo bien, la movilidad y la seguridad.

Me parece muy importante también esa modificación de la forma tradicional de verlo. Cuando se dice —y usted lo ha dicho, y lo ha dicho muy bien— que se analiza la política de movilidad y del tráfico como una política de Estado, me parece que es un cambio de mentalidad política muy significativo, y en eso debe profundizarse todavía más. No seré yo el que crea que nos debemos arrojar en esta Comisión el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 31

éxito colectivo que representa la participación de muchos actores de las administraciones públicas, locales, autonómicas, provinciales, nacionales y sobre todo de los ciudadanos, de los ciudadanos que conducen o que pasean. Quiero dejar clara nuestra posición en relación con un tema que ha aflorado en anteriores comparecencias, y también en esta, y se deja flotando, y nada más lejos de la realidad que apuntar que un posible cambio normativo, por ejemplo en la obligatoriedad del uso del casco en las bicicletas en las ciudades, en realidad lo que esconde es un afán disuasorio para que se use la bicicleta en beneficio de otros medios de transporte y menos aún que estemos pensando en hacerles negocio a las compañías de seguros. No siempre que se piensa en implementar una medida de seguridad vial se esconden intereses inconfesables, como no los había, por ejemplo, cuando se ordena que todo el mundo lleve el cinturón de seguridad puesto, que no es un mecanismo de disuasión del uso del coche.

Creemos que todavía tenemos mucho que hacer; nuestro objetivo, el de todos, y estoy seguro de que en eso todos coincidimos, sería conseguir unos usos ciudadanos que fueran equivalentes, que fueran homologables a los estándares europeos más avanzados, ese es el objetivo de todos, en evitación de atropellos y en la reducción de sus daños. Respaldamos su visión global de la ciudad y de la movilización de las redes. Creo que aquí estamos para hacer una reflexión, y quiero agradecerse, porque las anteriores comparecencias en relación con el casco y la bicicleta se quedaban en eso, siendo importante y no siendo poco esas reflexiones; las suyas han ido más allá y creo que es importante. Lo que nos preocupa no es solo los condicionantes no menores pero sí parciales del uso del casco, las edades, si en las bicicletas alquiladas eso es más fácil o menos fácil, si hay que acotar solamente un espacio para que las bicicletas circulen o no. Creemos que todo forma parte de un cambio normativo muy importante pero que va más allá de eso. Nosotros sabemos que hay opiniones muy encontradas, y aquí hemos oído opiniones de todos los gustos, pero evitar lamentaciones posteriores a los accidentes justifica cualquier cambio normativo en el sentido de lo que aquí se ha introducido. Hacer más segura la circulación de los peatones y de los ciclistas, con que se ahorre una sola vida y no digamos si esa vida es cercana a los que aquí nos sentamos, justifica ese cambio.

Termino planteándole dos cuestiones más concretas y haciendo una última reflexión. En primer lugar, me gustaría preguntarle su opinión sobre la obligatoriedad o disponibilidad general del uso del casco o por otro tipo de regulaciones, quizá por la edad, quizá por el tipo de zonas, mientras no se produce ese cambio de paradigma que propugna en la planificación modal, que seguramente será el ideal. En segundo lugar, si cree que es posible, con la realidad de nuestras ciudades, la segregación de esos modos de transporte y el rediseño de las vías para facilitar la coexistencia de esos diferentes modos de movilidad, siendo realista porque, insisto, los modelos tienen mucho de ideal al que tender, al que acercarnos, pero con muchas dificultades, especialmente cuando hablamos de la intermodalidad.

Por último, me gustaría hacer una simple reflexión en relación con el incremento del límite a los 130 kilómetros. Aquí se ha dicho por parte del señor Corcuera que si nos dejamos llevar por otro tipo de razones que no tienen que ver con la seguridad ... Evidentemente, se olvida aquí que los incrementos pueden ser malos, pero también ha habido decrementos que no tenían nada que ver con la seguridad. Entonces, cuando hay otras razones que no son de pura seguridad, permítanos que tengamos en cuenta otros. **(Rumores)**. No todos han tenido que ver con la seguridad en la rebaja de los 110, o por lo menos es lo que se nos explicó, que nada tenía que ver con la seguridad, que tenía que ver con el ahorro de combustible. ¿Y cuánto cuestan los paneles? No lo sé, habrá muchos ciudadanos que se pregunten si costarán más o menos de lo que costaron los cambios de las señales a 110 para un periodo de tiempo muy determinado, habrá ciudadanos que se lo planteen, yo también me lo planteo. Supongo que al final no estamos hablando solamente de ese dinero sino de otras razones de fondo. Creo que es el momento de que nos planteamos algunas cosas con toda la serenidad, la reflexión que usted nos pide, sabiendo que aquí no se pueden cometer errores porque estamos hablando en definitiva de vidas humanas, pero debemos tener en cuenta todos los cambios que ha habido en las condiciones técnicas de las carreteras, de los viales, en las medidas de seguridad de los vehículos, todo lo que ha cambiado desde que el límite a 120 se estableció en las autovías; como hay cosas que no se pueden cambiar, el tiempo de reacción humana ante un imprevisto y, sin embargo, otras cosas sí. También hay que reflexionar sobre si los accidentes que más vidas cuestan se producen en ese tipo de vías en las que se puede aumentar la velocidad o precisamente el mayor número se produce en aquellas en las que tendríamos que reducir.

En todo caso, muchísimas gracias por su intervención y por esa opinión sobre un cambio que trasciende mucho más al del comportamiento, pidiendo un cambio sistémico en la forma de entender el tráfico.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 32

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno de doña Anna Ferrer, a la que le voy a pedir que sea breve. Ya sé que ustedes le han planteado muchos temas, pero es que vamos con mucho retraso, pues queda una comparecencia. En la siguiente les voy a limitar la intervención a los portavoces a tres minutos estrictos porque si no creo que no damos pie al objetivo real de que los comparecientes puedan intervenir con más tiempo. Piensen que ustedes han intervenido alrededor de diez minutos y no es el objetivo de esta Comisión. Los portavoces deben hacer un esfuerzo de síntesis en su intervención.

Tiene la palabra doña Anna Ferrer.

La señora **EXDIRECTORA DEL OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL Y EXPERTA EN SEGURIDAD VIAL** (Ferrer Giménez): Intentaré ir punto a punto.

Se ha hablado de datos. Agradezco infinitamente los comentarios. He aprendido una cosa, y es que los datos tenemos que tenerlos y los tenemos que tener todos. Lo aprendí cuando estaba en el observatorio, pero sobre todo lo he aprendido cuando he dejado de estar en el mismo. Ahora, por ejemplo, para prepararme esta intervención, no he podido manejar información, no he encontrado suficiente información para manejar. Las administraciones públicas tienen que hacer una reflexión en general, y todos tenemos que plantear que una sociedad transparente o una ley de transparencia no es solamente qué cobran los políticos, sino que toda la información de la gestión pública tendría que estar a manos de los servicios públicos y de los entes de análisis para poder tener unos debates informados; todos tendríamos que poder manejar esa información. Yo lo he aprendido: cuando podía tener datos, podía tener opiniones mucho más formadas y ahora es mucho más difícil poderlas tener, no las tengo. Por tanto, lanzo solamente esa reflexión. Es imprescindible que los datos sean objetivos, no hay otra forma de recopilar datos que sean objetivos, el análisis después interpretará, pero si está el dato puede haber interpretaciones si no, no.

Otro tema es el de las drogas y el Druid. Se hizo un megaaanálisis de reflexión a nivel europeo sobre el tema de las drogas y la conducción y no se llegó a ninguna conclusión clara sobre cómo se medía la presencia de drogas y si esa presencia de drogas afectaba a la conducción, sobre todo si afectaba a la conducción. Yo, desde luego, no me habría atrevido a regular como se ha regulado, yo no lo habría hecho. Ya aprendimos que la presencia del alcohol no servía para controlar ni para reducir y creo que en el caso de las drogas pasa lo mismo. Tienen que ser cosas claras, que se entiendan; y se entiende cuando ahí la presencia afecta, y eso se puede entender, eso lo puede entender incluso el propio afectado, pero cuando no afecta —y en el caso de las drogas se da al día siguiente, al otro día y hasta al cabo de quince días— es diferente. Yo no lo habría hecho; esa es mi opinión, y creo que internacionalmente el tema no está suficientemente avalado.

Sobre el tema del casco y la obligatoriedad, insisto en que en una estructura urbana distinta el tema del casco queda planteado de otra manera, insisto en ello.

En cuanto a la regulación, creo que en las zonas urbanas tendríamos que tender más hacia establecer criterios contrastados que a regular. Antes se decía: es que se ha impedido que las ciudades incluso se puedan adaptar, porque se ha regulado más, se ha pasado de no regular nada a regular todo. Desde luego, regular que por las aceras se pueda ir en bicicleta para mí es un pecado mortal, no se debe. De la misma manera que cuando se ha dejado subir la moto y la bicicleta luego no hay quien la baje a los aparcamientos, si se deja subir a las aceras la bicicleta luego no hay quien la baje. En la ciudad de Barcelona hay personas que van por la acera cuando hay carril bici en esa calle o en la calle de al lado. Como decíamos antes, el tema de la movilidad urbana tiene unos parámetros muy claros, la jerarquía de las prioridades está clara: peatón, bicicleta, transporte público, motocicleta, privado. Y la jerarquía de las vías, vías para una velocidad y vías para otra, vías para prioridad de transporte público, vías para prioridad de peatones, también tiene que estar clara. Por tanto, mezclas, como se están dando ahora en las ciudades de que todo vale, porque hace falta un carril y lo ponemos, y hace falta tener una terraza para el bar y también la ponemos, y hace falta un carril para transporte público y lo ponemos, un tranvía y también lo ponemos, esto no funciona.

Preguntaban cómo se tendría que regular la movilidad sostenible desde un ámbito más amplio. Solamente les quiero explicar la experiencia que tuvimos en la ciudad de Barcelona en los años noventa entrando en los temas de movilidad sostenible, y al final hacia el año 2002 fuimos a visitar las ciudades en las que habían hecho un cambio hacia la movilidad sostenible. Recuerdo la ciudad de Ginebra. Allí había una ley nacional que dictaba los criterios generales de la movilidad sostenible, eran objetivos claros de disminución de vehículo privado. En aquel caso me parece que estaban situados en un 5% anual de descenso, no me acuerdo muy bien, estamos hablando de hace unos años. Había unos objetivos claros de incrementar los modos alternativos al vehículo. Tenían mecanismos muy claros de cerrar los accesos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 33

a la ciudad cuando esta estaba colapsada, de manera que esto volvía a ser una especie de forma de control, de peaje o de gestión de la fluidez en la ciudad y generaban colas al exterior sin importar el tiempo. ¿Por qué? Porque un cambio de mentalidad no se da de un día para otro, no se da por la necesidad y el modelo de ciudad tampoco cambia de un día para otro, tiene que ser una opción muy clara y decidida. Por tanto, tiene que haber una ley de movilidad estatal que marque unos ámbitos, que defina las jerarquías, que marque objetivos para que a las ciudades les sea más fácil tomar esa decisión de empezar a decir: por aquí sí, por aquí no, esa vía la voy a transformar y estas vías van a ser para prioridad peatonal o prioridad de modos alternativos o prioridad de transporte privado. Por ello tiene que haber normas generales que indiquen objetivos para que las ciudades luego adapten la realidad a cada una de sus circunstancias y de sus posibilidades políticas y de gestión.

Esto era un poco lo importante, marcar objetivos. Hay que ser muy ambicioso, hay que ser muy valiente y hay que perseverar. Cuando vemos ciudades como Ámsterdam que han cambiado —no sé si ustedes recordarán Ámsterdam hace diez años y ahora, que es una ciudad absolutamente pacificada—, esa línea se ha mantenido haya quien haya en el Gobierno y han cambiado gobiernos, pero se ha hecho con consenso. Lo mismo que ha pasado con seguridad vial debería pasar en la política de la movilidad sostenible. Tendría que haber un enfoque muy pactado, que costará pactarlo seguramente pero muy pactado, que trascienda el color político del que lo gestiona, si queremos transformar las ciudades, si no, continuaremos teniendo, como tenemos todavía ciudades españolas, de manera muy general, en las que todo cabe y vamos a estirarlo todo un poco y ahí todos vamos a estar. En cualquier caso, siempre va a ganar el de siempre, el que tiene más fuerza, que en definitiva es el vehículo.

Sobre el tema de las velocidades les pediría que consultaran —no sé si lo han hecho—; hay mucha literatura muy bien documentada sobre el efecto de incremento y descenso de velocidades; hay expertos de las universidades del país que han hecho análisis en este sentido y creo que sería muy interesante hacer unas sesiones serias, objetivas, sobre este tema, yo francamente se lo recomendaría.

Respecto al tema de la credibilidad de las velocidades, que me parece genial, creo que aquí entre todos tendríamos que ser muy valientes, hacer un baldeo general de la jerarquía de las vías de nuestro país. Recuerdo que lo planteamos diversas veces; los holandeses lo han hecho, claro que Holanda es un país más pequeño, que la diversidad del tipo de vías es otra, pero han hecho una jerarquía; lo mismo que hablamos para la ciudad lo han hecho para el país, una jerarquía de vías, de manera que se defina a partir del uso de la vía y de la función que tiene esa vía, si es una vía de conexión o es una vía interna, según el uso, si hay bicicletas o no, si hay camiones o no, se define el diseño y la velocidad, y eso también tendríamos que ser capaces de hacerlo aquí. Intentamos transferir un poco pero no llegamos a tiempo. Pero hay que hacer un baldeo general sobre el tema de la jerarquía de las vías del país y la velocidad y el uso que tienen. Nuestro problema, insisto, es que está en el mismo punto que decíamos antes, el problema es que no existe quien gestione esto. Esto no lo gestionará el Ministerio del Interior, esto no lo gestionará el Ministerio de Fomento; esto lo debería gestionar un ministerio que no existe, que es el de transportes. Eso lo dejo sobre la mesa, y llevamos diversos mandatos con esta debilidad, no es de este mandato, es del anterior y del anterior y del anterior. Deberíamos tener un ministerio de transportes y movilidad para que pueda entrar de manera seria en este tema, darle un baldeo general y poner los temas y el debate sobre la mesa y resolverlo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Ferrer, por todas sus explicaciones, sus opiniones, que creo que van a contribuir también de forma muy importante a los objetivos de la Comisión.

Vamos a suspender un minuto, porque vamos muy retrasados, para sustanciar la comparecencia de don Emilio Domínguez del Valle, de la Asociación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera, solicitada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL TÉCNICO DE ANEAC, ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DE AUXILIO EN CARRETERA (DOMÍNGUEZ DEL VALLE). A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 219/000412).**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos la sesión con la última comparecencia de don Emilio Domínguez del Valle, de la Asociación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera, a petición del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.

Bienvenido, señor Domínguez del Valle. Le agradecemos muchísimo, porque sé que además le avisamos con muy poco tiempo, que usted haya podido estar con nosotros. Tiene usted la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 34

El señor **SECRETARIO GENERAL TÉCNICO DE ANEAC, ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DE AUXILIO EN CARRETERA** (Domínguez del Valle): Muchas gracias, señor presidente, señores diputados, gracias a todos por permitirme comparecer para hablar sobre este tema, y muy especialmente doy las gracias, en nombre de la Asociación de Empresas de Auxilio en Carretera y la Federación Nacional de Asociaciones de Auxilio en Carretera, de las que soy asesor técnico desde hace ya quince años, al Grupo de La Izquierda Plural que ha propuesto nuestra comparecencia.

Cuando hablamos de grúas de auxilio en carretera, hablamos de un sector que hasta los años setenta y ochenta dependía de los talleres mecánicos como complemento de su actividad, y ha sido en la década de los ochenta y de los noventa, debido al incremento de vehículos y la generalización de las pólizas de seguros con asistencia, cuando surgen las compañías de asistencia en carretera y con ellas las empresas especializadas en el auxilio en carretera mediante vehículos grúa de diferentes tipologías. A finales de los años noventa es cuando nace el colectivo de la Asociación de Aneac-Feneac para representar y defender esas empresas que estaban todavía en una fase germinal o accediendo al mercado.

En la actualidad, y según las cifras que tenemos de la propia Dirección General de Tráfico, cerradas al 31 de diciembre de 2013, no las tenemos más recientes, constan 9.877 vehículos en cuyo permiso de circulación figuran como adscritos al servicio de auxilio en carretera, vehículos de diferentes tipologías, desde grúas de grandes remolcadores de gran arrastre hasta vehículos pequeños de arrastre mediante palas, sistemas para arrastrar solo un vehículo, plataformas, dobles plataformas, etcétera, siendo los más numerosos los vehículos ligeros para el arrastre y el traslado de uno o dos vehículos y los menos numerosos, por la mayor inversión que supone, las grúas remolcadoras grandes.

Hace apenas una década, este sector no se encontraba regulado específicamente por la normativa de tráfico ni por la de transporte por carretera, y tenía encaje dentro del marco de los portavehículos y del transporte de mercancías por carretera en general. Fue a raíz de la proposición no de ley 886, de 15 de junio de 2005, cuando esta Cámara empezó a tomar medidas para abordar un tratamiento más específico del sector. En aquella PNL se acordó, a iniciativa del Grupo Socialista y de Convergència i Unió, estudiar la posible regulación específica de la actividad del transporte mediante grúas de auxilio en carretera con el fin de garantizar la adecuada prestación del servicio, así como el mantenimiento de la seguridad vial en el conjunto del territorio nacional. Esto acabó teniendo traducción, junto con otras normas de legislación de transportes, en la definición y características de las grúas de auxilio en carretera, diferenciadas del resto de vehículos a través de una orden de Presidencia del Gobierno 52/2010, por la que se modificaban varios anexos del reglamento general de vehículos y se definía el vehículo de auxilio en carretera por primera vez, definido como vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados. Solo tendrán esta consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se puedan transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma y otro mediante un dispositivo de arrastre y cuenten con el correspondiente utillaje. Y se le dotó de una señal propia, que conocerán, que es la V-24, que reza la palabra auxilio, y se coloca en la parte delantera de la grúa.

A partir de ahí, la propia Dirección General de Tráfico, mediante dos instrucciones, la 10/V-84, de 21 de julio de 2010, que determina qué vehículos tienen dicha consideración por sus características técnicas, utillaje que portan y las obligaciones de equipación de seguridad de sus conductores, así como la 11/S-125, de 20 de diciembre de 2011, que señala qué trabajos, los de señal, los del rescate de vehículos averiados o siniestrados, tienen reservado en exclusiva en nuestras vías. Pues bien, es precisamente por esos específicos trabajos que se realizan con estos vehículos por los que comparecemos en esta Comisión.

Existen numerosos asuntos en los que realmente se ha mejorado y adecuado la normativa respecto a este sector, que ha sufrido patológicamente durante muchísimos años el estar arrinconado a la hora del diseño de la legislación, por no contarse con un sector, porque se consideraba a lo mejor que era muy pequeño, que no tenía una relevancia socioeconómica importante, pero se ha mejorado y adecuado a la normativa, como los introducidos por sus señorías en la reciente reforma de la Ley de Seguridad Vial, como por ejemplo el permiso para circular por arcones cuando se va a efectuar un servicio de rescate. Pero también hay otros muchos en los que entendemos que desde el sector debe mejorarse el desarrollo normativo de esta actividad, y ahora tenemos una herramienta legislativa que lo posibilita más eficazmente, siendo el artículo 51.3 de la Ley de Seguridad Vial, cuando dice: Reglamentariamente se determinarán las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en carretera que acudan al lugar de un accidente o avería, así como las características que deban cumplir las empresas que los desarrollen o los vehículos y demás medios que se hayan de utilizar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 35

Aspectos como homogeneizar la normativa de restricciones al tráfico en el territorio de la DGT, Navarra, Cataluña y el País Vasco, es fundamental. En estas tres comunidades que he citado, las grúas de auxilio están, por buena lógica, exentas de la restricción al tráfico a vehículos pesados cuando acuden a realizar un servicio a un vehículo que previamente se ha averiado en esos momentos de restricción. No es lógico que la DGT solo exonere aquellos vehículos grúa de auxilio que tengan carácter especial, vehículos especiales, y no a todos, como hacen —discúlpenme decirlo de esta manera— con mayor sentido las tres comunidades citadas, y esto hay que homogeneizarlo. Nos consta que existe una PNL presentada el 4 de julio de 2013 ante esta Comisión y en este sentido por el Grupo Socialista, pero no nos consta que haya habido debate o aprobación de la misma.

Otro desarrollo normativo, quizá el fundamental, adecuado para el sector, consistiría en establecer un real decreto por el que se apruebe el reglamento regulador de los servicios de auxilio en carretera, en el que al menos se regulen los siguientes aspectos: definición de limitación de las actividades de auxilio en carretera; operadores del servicio de auxilio en carretera, porque no solo están las empresas prestatarias del servicio, sino quienes operan e intermedian con los conductores, con los asegurados en las pólizas de seguros en el 90% de los casos; la sujeción a una autorización administrativa previa y qué condiciones requeriría; elementos mínimos de las empresas de auxilio en carretera, tanto los personales como los materiales; elementos mínimos que han de tener los vehículos, en los que ya se ha avanzado en esa instrucción que les señalo del año 2010 de la Dirección General de Tráfico; así como registro, inspección y sanción. Los fines de tal norma serían el beneficio del interés general, la seguridad vial y el propio sector, sus empresas, sus proveedores y sus usuarios, persiguiendo mejorar el servicio de auxilio en carretera al incrementar la especialización de los vehículos de auxilio y su equipamiento, la mayor profesionalización de sus operarios, medios técnicos y humanos de las empresas que operan en estos servicios, así como ahondar también en la seguridad, la eficiencia y la mejora ecológica de dicho sector.

Me quiero centrar en esta comparecencia en los aspectos que más atañen a la seguridad vial en su plano de evitar la pérdida de vidas. A nadie se le escapa que el auxilio en carretera de vehículos averiados o siniestrados es una actividad de riesgo, y de riesgo especial para el conductor de la grúa que acude a prestar el servicio en dicho accidente. La grúa de auxilio debe detenerse en la vía y ello la convierte, junto con el vehículo al que va a socorrer, en un obstáculo en la vía y al conductor de la grúa en un operario que realiza un trabajo a pie de vía. Estas operaciones aumentan el riesgo de nuevos accidentes, bien por colisión con la grúa que está detenida, bien por atropello del operario de la grúa, bien por distracción de los conductores que circulan en sentido contrario y se distraen con el accidente, o bien por otras causas como puede ser en ocasiones el atropello de los ocupantes del vehículo que ha sido auxiliado y que andan, por decirlo de alguna manera, desperdigados o despistados por la vía.

Ante esa situación, es nuestro deber tomar las mejores y más efectivas medidas para evitar esos siniestros, de los que lamentablemente no disponemos de datos oficiales pues, como han referido en anteriores comparecencias, no se encuentran desglosados en el número de atropellos o colisiones, cosa que en varias ocasiones se ha solicitado a la DGT, y tengo que decir que perdiéndose una excelente ocasión en el sentido de que se acaba de publicar una orden ministerial el 29 de noviembre en la que se tabulan las cifras de los accidentes y las circunstancias en las que los agentes intervienen en los mismos y no se ha especificado si el atropellado en una vía podía ser un conductor del auxilio en carretera o relacionado con el accidente.

Conocemos los casos ocurridos al final de esta estadística por el día a día de las casi quinientas empresas que componen nuestra asociación nacional, cuando tenemos que lamentar pérdidas o lesiones de los conductores de nuestras empresas o bien de padres, hijos, hermanos, sobrinos, tíos, porque son empresas familiares, son empresas pequeñas, de cinco, seis grúas de tamaño medio. ¿Qué podemos hacer para atajar esto? Podemos hacer varias cosas que pasaré a exponer brevemente.

Como fruto de la experiencia y del día a día, se consideró desde hace muchos años que dotar de un color de alta visibilidad a las grúas y de unos elementos retrorreflectantes a las grúas y a sus operarios cuando trabajan a pie de carretera favorece notablemente la visibilidad, evitando por tanto nuevos accidentes. Así, para la mejora de estas condiciones de visibilidad de las grúas proponemos que se aborde la reforma del anexo XI, del reglamento general de vehículos en el siguiente sentido: que se introduzca un nuevo apartado para añadir a la ya existente señal V-24, grúa de servicio de auxilio, que así se denomina, un marcado del contorno del vehículo con un material retrorreflectante, que he traído por aquí, homologado, de clase RA3, certificado, como exige la normativa UNE-EN 12899-1 para materiales retrorreflectantes de señalización vertical, por medio de un documento de idoneidad técnico europeo, DITE, siendo el material

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 36

en forma y franjas inclinadas de colores amarillo limón, flúor y rojo de forma alternativa, según este diseño. Este material es de retorrreflectancia de categoría 3. Este otro es un material de categoría 2; la diferencia de la visibilidad de uno con otro es mayor de cien metros de distancia a la hora de ver al vehículo, no solo en condiciones lumínicas de baja intensidad, sino también en condiciones meteorológicas adversas, como niebla, nieve, lluvia, etcétera.

La segunda medida que proponemos consiste en dotar a las grúas de auxilio de un color de alta visibilidad, uniforme en todo el Estado, que permita su fácil identificación por los usuarios de la vía y su mejor visibilidad, evitando la enorme heterogeneidad actual que por su confusión supone un factor más de riesgo para la siniestralidad. Desde Aneac proponemos que los vehículos estén pintados con este color, este color es un Pantone amarillo RAL 1003, se denomina técnicamente así, por ser uno de los colores que favorece la visibilidad de la seguridad vial, tanto durante el día como durante la noche u otro color de alta visibilidad, a determinar si se hiciera un estudio técnico, que mejorase este que es, desde luego, el que tradicionalmente se utiliza en el sector de una manera voluntaria y se ha comprobado que es el de mayor visibilidad, Pantone amarillo RAL 1003 señal, se llama además.

Quisiera ahondar en las razones que justifican la implantación de estas medidas desde el sector de auxilio en carretera. Esta medida, tanto la del color como la de la categoría 3 reflectaria, está premiada por la Unión Europea. La Carta Europea de Seguridad Vial premió en 2008, con el premio a la excelencia vial, que me he permitido traer, a Aneac-Feneac, por un proyecto consistente en el marcado y señalización de un vehículo grúa que ya existe, con paneles retorrreflectantes. Este premio fue entregado por el comisario don Antonio Tajani en el año 2008, a una experiencia piloto de un vehículo, que lamentablemente no he tenido tiempo de traer en la presentación, que está rodando ya en España desde hace más de seis años con 400.000 kilómetros y sin ningún accidente ni incidente, es la prueba viva de esto. Además, la medida que proponemos no representa un coste al erario público, es sencilla, de bajo coste de implantación para todas las grúas que se matriculen a partir de una fecha o vean canjeados sus permisos para el desempeño de esta actividad desde la entrada en vigor de la medida. El coste corre a cargo de las empresas de auxilio en carretera, no cuesta dinero al erario público. Desde luego no es nuestra intención obligar a los actuales titulares de grúas de auxilio a reformar sus vehículos si no lo desean, pero sí implantarlo obligatoriamente a partir de una fecha, de modo que en un periodo de cinco años aproximadamente, dada la renovación de flotas, un alto porcentaje de los vehículos de auxilio cumpliría esta norma de seguridad y en no más de una década prácticamente lo tendríamos en el cien por cien de todos los vehículos que circulan en nuestras carreteras.

Como digo, otra razón es que la medida ha sido testada por la propia DGT. La DGT tiene autorizado este vehículo que he señalado, como vehículo en pruebas, desde hace más de seis años, ningún accidente ha tenido. La implantación, además, está estudiada, la reforma del reglamento general de vehículos del año 2010, al regular el servicio de auxilio en carretera y la señal V-24 ya obliga a que los operarios de grúas lleven los necesarios EPI, los chalecos y monos reflectantes, quedando únicamente pendiente que se señalice el vehículo como una señal más como obstáculo en la vía. Nuestra máxima es muy sencilla. Si un tercero no ve la grúa que está detenida en la vía, difícilmente va a ver al conductor que se ha bajado de la grúa y está operando en la vía.

A pregunta escrita sobre este tema del diputado de esta Comisión, don Antonio Cantó García del Moral, el Gobierno ha respondido el 18 de septiembre lo siguiente: En relación con la información interesada se señala que la obligación de dotar de un color de alta visibilidad a las grúas de auxilio en carretera y la instalación de placas retorrreflectantes en sus carrocerías para que sean más visibles, se encuentra en fase de estudio, y que el borrador del proyecto de reglamento general de circulación incorpora la obligación de que los operarios de las carreteras estén provistos de ropa de alta visibilidad, a la que se refiere la segunda de las cuestiones recogidas en el texto de la pregunta.

He de hacer un matiz en esto. El reglamento general de circulación que está en trámite y verá la luz previsiblemente dentro de pocas semanas, según informa la propia Dirección General de Tráfico, da un paso atrás de lo que actualmente se está haciendo, porque lo que se está haciendo a través de una instrucción de la propia DGT, es que los operarios lleven EPI, equipos de protección individual, de categoría 3, para que se les vea sobre todo en vías de alta velocidad. Lo que propone el texto del actual proyecto de reglamento de circulación es bajarlo a categoría 2, digamos al simple chaleco, con menor retorrreflectancia y menor superficie de retorrreflectancia que el que ya se exige actualmente por una instrucción. Nosotros lo que decimos es: súbase a rango de reglamento, de real decreto, lo que ahora está en una instrucción, no se baje la medida de protección.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 37

Por último, entiendo que la medida es absolutamente racional; a los camiones pesados ya se les ha implantado el marcado de contorno con la V-23, pero esa señal es para cuando un vehículo circula; nosotros estamos intentando señalar algo que está parado trabajando en medio de la vía, la retorreflectancia tiene que ser mayor, categoría 3. Por ello consideramos que el Gobierno, el Ministerio del Interior y la DGT deben aplicar la misma racionalidad normativa para evitar más muertes en carretera. Ponemos, por ejemplo, la obligatoriedad de señalización de accidentes con los triángulos reflectantes; es sancionable en caso de incumpliendo, mientras que en cambio se está permitiendo que el vehículo grúa que asista al accidente no solo tenga obligación de llevar esos paneles retorreflectantes y ese color altamente visible, sino que además se permite que sea de colores que no son para nada visibles y que se confunden con la señalización vial vertical y que de noche son monocromáticos, como son el blanco, el azul y el rojo, que son los colores que tienen las señales. Insisto, en relación con los colores monocromáticos se han realizado estudios que concluyen que tanto en las condiciones de luz nocturna, escotópica, diurna, fotópica o artificial, el ojo humano distingue con mayor claridad el amarillo; el amarillo, sin ninguna duda. Pintar adecuadamente las grúas de auxilio en carretera con colores de la gama amarillos o flúor, como el color que proponemos, da mayor visibilidad y, por tanto, mayor seguridad a todos.

Concluyo. Para prevenir que se produzcan más muertes y lesiones de conductores de grúas de auxilio en carretera mientras realizan las tareas de retirada de vehículos accidentados en la vía, consideramos urgente y necesario, pero sobre todo ya urgente porque llevamos más de una década con este planteamiento, que el Ministerio del Interior, a través de la DGT, adopte la obligatoriedad de una medida que mejora la visibilidad en carretera de los vehículos dotados de la señal V-24, consistiendo en el marcado y señalización del vehículo con un color de alta visibilidad y los paneles retorreflectantes que lo harán visible en las peores condiciones climáticas y de visibilidad, reduciendo así las víctimas por colisiones contra grúas y los atropellos de sus operarios.

Muchas gracias a todos por su atención. Quedo a su disposición para cualquier cuestión que me puedan plantear.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar al turno de portavoces. En primer lugar, tiene la palabra don Álvaro Sanz, como portavoz de La Izquierda Plural, grupo que ha solicitado la comparecencia.

El señor **SANZ REMÓN**: Agradezco al compareciente la meridiana y clara explicación que ha hecho sobre una cuestión que debería estar resuelta. Ha sido muy útil esa exposición, tan aplastante por su propia lógica de algo que evidentemente, afectando a una cuestión de seguridad pública, no tiene más que resolverse. Desde nuestro punto de vista no entendemos cuál es el problema, habida cuenta de la explicación que tiene que ver con los costes, quién los iba a asumir o no los iba a asumir y cómo se iba a plantear o cómo se está planteando. Desde esa perspectiva no le encontramos razón para que no se resuelva.

Quería hacerle alguna pregunta respecto a alguna cuestión que no ha tocado, y es si en un momento determinado sería necesario modificar la regulación respecto al tema de alturas y masas. Habida cuenta de que lo que se está pidiendo es una regulación —ha hablado del rango que tenía que tener esta regulación—, quisiera saber si han tenido algún intento, en el marco de lo que es la federación nacional de profesionales, de actuar al margen de una norma inexistente, y si no ha podido ser, cuáles son los impedimentos que han encontrado para poder asumir esa iniciativa.

Durante su exposición ha hablado de los diferentes grupos que han estado preocupados, que están preocupados, y que han registrado medidas incluso para solucionar un problema, que tiene más de técnico y de eficacia que de otra cosa; nos gustaría que de esta Comisión pudiéramos salir con el compromiso de que esto iba a quedar resuelto, habida cuenta además de que hay un compromiso del mes pasado o de hace dos meses con una solución en ciernes. Esperamos que el Partido Popular nos explique cómo van esos trabajos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra don Jordi Jané, portavoz de Convergència i Unió.

El señor **JANÉ I GUASCH**: En primer lugar, en nombre de Convergència i Unió, quiero agradecer la aportación que hoy, en esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, ha realizado don Emilio Domínguez del Valle, en nombre de Aneac, en nombre de un sector al que le debemos dar importancia en todos los temas de seguridad vial por la labor que realiza; el sector de las grúas era el gran olvidado. Gracias a la intervención parlamentaria, vía enmiendas, a la última reforma de la Ley de Seguridad Vial se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 38

consiguió algo importante, que es que tuviera una entidad legislativa clara, y hay algunos aspectos que deberán desarrollarse vía reglamentaria, pero por lo menos dentro de la ley están ustedes ya con un reconocimiento mayor.

Hoy usted ha hecho una serie de propuestas, pero en la conclusión final nos pedía una que en una Comisión como la de Seguridad Vial no podemos desconocer, que es la necesidad de utilizar elementos que favorezcan su visibilidad cuando están realizando un servicio, en ocasiones están estacionados realizando ese servicio, y por tanto conviene que sean visibles, no únicamente a ustedes como grúas, les conviene también a quienes reciben esa asistencia, porque están en medio de la vía y se necesita que cualquier información de lo que allí está ocurriendo en ese momento tenga la máxima relevancia visual, para evitar un daño mayor a aquel que ustedes están intentando ayudar con su presencia en esa vía. Por ello desde Convergència i Unió hacemos nuestras las dos propuestas concretas que ustedes han planteado aquí públicamente en la Comisión de Seguridad Vial. Hacemos nuestra la propuesta de incorporar un color de alta visibilidad; ustedes proponen el RAL 1003, que efectivamente es un color muy visible y que tiene la ventaja de asociarse ya hoy a un vehículo que presta el servicio de grúa. Normalmente ese color viene asociado a las grúas existentes; buscar esa homogeneidad en el trato para contribuir, a través de ese aspecto más homogéneo, a que todos sepan bien que allí está actuando una grúa que está en servicio creemos que es importante, y por tanto se lo trasladaremos así también a la DGT porque tienen que realizar el reglamento general de circulación, el reglamento general de vehículos, y hay marco normativo, vía reglamentaria, para que esto se incorpore.

En cuanto a la segunda propuesta, la de los paneles retrorreflectantes, es evidente que la visibilidad de la que usted habla es superior a la que hasta ahora se incorporaba; por tanto también aquí deberíamos intentar que lo que son medidas poco costosas, muy útiles, pudieran realmente llevarse a cabo.

Por último, desde Convergència i Unió le queríamos preguntar cuál es la percepción que se tiene desde el sector de la última reforma de la Ley de Seguridad Vial, y cuál es la percepción que desde el sector se tiene sobre el futuro reglamento general de circulación; en el trámite iniciado con el Gobierno para incorporar sus propuestas cuál es la recepción que han tenido, porque en la medida en que desde la Comisión de Seguridad Vial podamos contribuir a realizar esa pedagogía a favor del sector de las grúas nos va a ser útil.

Una reflexión final. Nos congratulamos de que en Navarra, en el País Vasco, en Cataluña, se haya realizado una aportación más acorde con el sentido común en cuando al trato que se da a la grúa que está en servicio, que va hacia ese incidente que ha ocurrido, y que por tanto las excepciones que se aplican y los requerimientos adicionales que se aplican a nivel de DGT entendemos que se apartan de ese sentido común, y que por tanto esa homogeneidad que usted pedía, buscando esa mayor apertura que han hecho estas tres comunidades autónomas, entendemos desde Convergència i Unió que va en la línea correcta.

Les saludamos una vez más y les damos la enhorabuena por su contribución al bien de la seguridad vial y al conjunto de lo que es la prevención de accidentes de tráfico, porque la labor que realizan con las grúas es importante.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, don Joan Canongia.

El señor **CANONGIA GERONA**: Señor Domínguez, muchísimas gracias por estar aquí, y muchísimas gracias por su trabajo. Cuando a una asociación española se la premia internacionalmente hay que agradecerle su trabajo y su esfuerzo.

Nos ha propuesto una serie de medidas —y no voy a repetir la intervención del señor Jané—, y aunque no voy a decir que las hacemos nuestras al cien por cien, porque tampoco sería cierto, evidentemente nos comprometemos a estudiarlas en profundidad para ver si podemos ir hacia adelante, tal como usted ha propuesto. Quisiera hacerle dos preguntas concretas. Efectivamente no sabemos oficialmente el número de accidentes producidos en carretera, no lo sabemos, pero si alguien tiene una idea aproximada de cuántos estamos hablando seguro que son ustedes; ustedes son los que conocen más el número de incidentes que hay, seguro, de esta sala seguro, no sé si la Dirección General de Tráfico podría estar a la altura. Es un dato interesante a tener en cuenta para saber de qué estamos hablando y de qué magnitudes estamos hablando.

Usted ha dejado caer aquí una cosa muy interesante, que sería un real decreto que regulara todo el sector, y una de las primeras cosas que ha dicho es que se definiera qué quiere decir auxilio en carretera. Me gustaría que aportara una definición, y que dijera qué quiere decir para usted auxilio en carretera. Me ha parecido muy interesante lo que ha indicado sobre el tipo de operadores, la sujeción a una autorización,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 39

todos los detalles que usted ha dado me parecen de sentido común, como decíamos antes; en estas cosas que son de sentido común, ¿cómo definiría usted su trabajo, el auxilio en carretera?

Creo que lo que hay que hacer es intentar mejorar día a día, como hace esta Comisión e intentar forzar a los distintos Gobiernos, en estos momentos al Gobierno del Partido Popular, para que consigamos que las carreteras de este país sean más seguras.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, doña María Jesús Susinos.

La señora **SUSINOS TARRERO**: Señor Domínguez, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, bienvenido a esta Comisión y le agradecemos su exposición. Si me permite, y debido a la hora que es y a la claridad de su exposición, simplemente quiero hacer una breve reflexión. Creo que todos estamos de acuerdo en que el auxilio en carretera es una labor que requiere la implicación de todos, y por supuesto que requiere atención, dedicación y profesionalidad por parte de todo el sector, y es innegable que son cada vez más los usuarios de vehículos de todo tipo que precisan el servicio de auxilio en carretera. Usted nos ha dado los últimos datos de la DGT: 9.877 vehículos adscritos actualmente al servicio de auxilio en carretera, y no olvidemos que estamos hablando de un parque de veintiséis millones de conductores ahora mismo. Por ello es importante que actuemos de forma coordinada, coordinación entre los operadores de auxilio en carretera con el resto de agentes implicados, que se encuentran expuestos a riesgos. Por una parte es obligación de este Gobierno y de este Parlamento articular las herramientas legales necesarias para dotar de la máxima seguridad al auxilio en carretera, y evitar cualquier tipo de daño o de riesgo que puedan sufrir operadores, terceras personas, viandantes o vehículos en circulación. Es responsabilidad de todos, del Gobierno, del Parlamento, de las empresas de auxilio en carretera, y también de los usuarios, de todos los agentes implicados, directa o indirectamente. Y desde el Gobierno, como usted ha mencionado, recientemente se ha reformado la Ley de Seguridad Vial, y en esta reforma se han tenido en cuenta la problemática y las demandas de este sector; se han recogido una serie de novedades a partir de las peticiones presentadas por Aneac y por Feneac. Significa que el Gobierno es receptivo a los profesionales de este servicio de auxilio en carretera, con la aceptación de las enmiendas a la ley, enmiendas que han enriquecido el texto final con sus aportaciones, y que nos hacen avanzar en beneficio de la seguridad vial. Peticiones, como usted nos ha recordado, que establecen la prioridad de las grúas en arcones y carriles reservados, o las relativas al estacionamiento en lugares reservados por el tiempo imprescindible para la realización de su servicio. Asimismo se aprobó que el sector de auxilio en carretera se regularía por real decreto, y en este punto es en el que nos encontramos ahora, señor Domínguez. Estamos aquí para recoger sus demandas, sus sugerencias, sus preocupaciones para dar traslado de las mismas al Gobierno, y poder conseguir el máximo consenso posible, consenso que redundará sin ninguna duda en beneficio de todos, porque este reglamento debe ser un instrumento normativo esencial, con un único objetivo, que no es otro que el de mejorar las estrategias en seguridad vial. Es indispensable que las normas se cumplan y que tengamos políticas viales eficaces y cercanas a la ciudadanía, y en ese entendimiento tenemos que estar todas las partes implicadas.

Por ello, como le decía, desde el Grupo Parlamentario Popular recogemos sus peticiones; hemos escuchado muy atentamente sus propuestas, sus aportaciones en cuanto a la unificación de los distintivos, tanto en el color indicado como en los paneles retrorreflectantes, información de utilidad que nos ha traído aquí para facilitar la visibilidad, y estamos con usted en la importancia que tiene un correcto marcado y señalización de las grúas para una mayor seguridad de todos, especialmente del conductor del vehículo de auxilio. Como le decía recogemos sus peticiones y daremos el traslado oportuno.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias a todos los portavoces por la concisión de sus últimas intervenciones.

Tiene la palabra don Emilio Domínguez del Valle para responder a las cuestiones que le han sido formuladas.

El señor **SECRETARIO GENERAL TÉCNICO DE ANEAC, ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DE AUXILIO EN CARRETERA** (Domínguez del Valle): Intentaré hacerlo por el orden en que se me han planteado y a la mayor brevedad posible.

Respecto al Grupo de La Izquierda Plural sobre la referencia al tema de las masas y dimensiones de los vehículos como asociación profesional conocemos que el Gobierno está tramitando una reforma del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 40

reglamento general de vehículos para modificar, para ampliar las masas y dimensiones de los vehículos del transporte de mercancías por carretera: los camiones, hasta cuatro metros y medio de altura, y en determinadas condiciones y bajo autorizaciones complementarias de circulación hasta 25,25 metros y 60 toneladas. Desde el punto de vista del auxilio en carretera el problema que nos surge es un poco volver al origen del problema que tiene este sector, que como sector auxiliar o residual o pequeño, llamémosle como queramos, pero un poco en esos conceptos, al final cuando se plantea la reforma de cualquier tipo de normativa no se tiene en consideración que también existen, aparte de los vehículos que circulan habitualmente, otros que van a socorrerlos cuando se rompen. En este caso hemos hecho unas observaciones a ese proyecto que esperamos sean atendidas, en el sentido de que cuando un vehículo se rompe en la vía siempre, para llevarse porque está roto, hay que elevarlo del suelo, y elevarlo significa que el vehículo que te vas a llevar o el conjunto de vehículos que significa llevarse del accidente es más alto que el que venía circulando; es que no tiene mucha más ciencia. Si las grúas de auxilio, cuando se van a llevar un camión de cuatro metros y medio, se van a elevar a cinco metros, el conjunto, lo que no debemos es convertir ese nuevo vehículo en un vehículo especial, sujetarlo a todo el régimen de vehículos especiales, darle una autorización complementaria de circulación, un permiso, etcétera, porque si no la burocracia lo que va a hacer es acabar con la seguridad vial, nos vamos a meter en trámites burocráticos, sobre todo para ese tipo de autorizaciones, y se prevé el hecho de que haya hasta un croquis de la masa que se va a transportar o de cómo va a ser el transporte especial. ¡Oiga usted, si es que es un accidente, qué croquis vamos a hacer, es imposible! Hay que flexibilizar para permitir una mayor seguridad vial.

En cuanto a la pregunta que me ha formulado de impedimentos a que las grúas vayan pintadas de amarillo, actualmente como asociación lo impulsamos, y podría atreverme a decir que más del 70% de los vehículos que están en nuestra asociación ya están pintados de amarillo, no siempre del mismo, del Pantone 1003, pero de amarillo. Nosotros vamos a lo de siempre: hasta que no se estableció en este país, como en todos, el hecho de hacer el gesto de ponerse el cinturón, hasta que no fue obligatorio y se sancionaba por ello la gente no se lo ponía, y ahora, aun siendo obligatorio, hay gente que no se lo pone. Entonces si una medida que consideramos que es segura la instauramos como obligatoria conseguiremos que llegue al cien por cien del sector. ¿Razones por las que alguien no pinta uno de sus vehículos de color amarillo? Puede haber múltiples, desde el mero gusto, desde la mera comercialización de determinadas empresas que los pintan de otros colores, los operadores que los pintan de otros colores, que además los van cambiando porque van cambiando logos y van cambiando colores, hasta el hecho de no querer pintarlo de ningún color porque muchísimos vienen de serie en blanco, y es más barato, reduce un coste. Los motivos pueden ser muy variados, pero desde luego el motivo para hacer lo contrario, que es pintarlos de amarillo, es un motivo de seguridad, e insisto en que sin coste para el erario público, como he explicado antes.

Al señor Jané le agradezco muchísimo que hagan suyas las propuestas, porque cuando hablaba de la urgencia y de la necesidad es porque ya las sentimos, llevamos una década haciendo este planteamiento, y aunque hemos avanzado mucho en esa década estamos deseosos de que se produzcan las modificaciones legislativas que puedan llevar a que consigamos este objetivo. La percepción que hemos tenido desde Aneac y Feneac de la reforma de la Ley de Seguridad Vial ha sido positiva, en el sentido de que se han aceptado muchas de las alegaciones que hemos realizado —la portavoz del Partido Popular también las ha señalado—, por ejemplo, no ser sancionados directamente en los estacionamientos de las ciudades cuando se está haciendo un servicio de auxilio en carretera, porque ese vehículo está trabajando, no está estacionado por estar estacionado; el tema de la circulación por arcones, pero sobre todo y fundamentalmente para nosotros es muy importante ese artículo 51.3 de la Ley de Seguridad Vial, que lo que implica es dejar el marco establecido para poder ir realizando esas reformas que pueden mejorar la situación, tanto del sector empresarial como del personal que lo compone, porque al final este es un sector en el que la mitad son empresas pequeñas: autónomos, empresas familiares, además de los conductores, etcétera.

Hay algunas cosas que se han quedado en el tintero, y una de ellas no quería dejarla pasar por alto. En España tenemos un sector de auxilio en carretera bastante brillante, bastante bueno en relación con el de otros países. Las medidas que adoptemos debemos intentar que no lo devalúen, que no hagan que vaya a peor. La inversión que se necesita por parte de la empresa de auxilio para tener grandes remolcadores que transporten, remolquen y saquen de accidentes a autobuses, autocares, camiones, camiones de gran tonelaje, etcétera, es muy grande, porque esos vehículos cuestan mucho dinero y no hay muchos, hay que cuidarlos en cierta medida para que puedan operar y sean rentables; establecer, como se pretende, modificar el artículo 130 del reglamento general de circulación para que la norma sea

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 41

llevarse vehículos góndola que se llaman, que no son sino vehículos de carrocería rebajada, cargándolos encima, en vez de utilizar o primar el uso de estos remolcadores, que son los más adecuados para el auxilio en carretera, lo que hará será pauperizar el sector del auxilio en cinco, diez años en el tiempo de amortización de los vehículos. Las empresas adquirirán menos esos vehículos especializados, con más virtudes y con más posibilidades, y adquirirán más el góndola que es más barato y menos el otro que es más adecuado.

Respecto a las cifras de siniestralidad que podamos tener por atropellos insisto en que no las hay oficiales. Nosotros tenemos una asociación en la que tenemos más o menos en torno a los tres mil vehículos, que prácticamente es un tercio del sector, y al final la estadística es muy de andar por casa precisamente por estos problemas. En el año 2014 no sé decirle realmente muy bien la cifra que llevamos; en 2013 hubo once atropellos que sepamos con resultado de muerte, por los periódicos, por Internet, porque te llama el afectado, etcétera. Los grados de lesiones no los conocemos, porque insisto en que no hay estadística, es una estadística muy de andar por casa. Para nosotros es muy elevado, hasta tal punto es elevado que lo que le hemos propuesto a la Dirección General de Tráfico ha sido instaurar y crear un protocolo de operaciones de auxilio en carretera en la vía; para eso hemos hecho nuestros trabajos de investigación con gente experta en la materia para que desde el minuto cero en que se produce el accidente hasta el final, desde la llamada que se hace a un *call center* para decir tengo un accidente o tengo una avería, qué hay que chequear, qué hay que preguntarle a esa persona, que además suelen estar nerviosos, suelen estar en un momento de vulnerabilidad, qué hay que saber para acudir y llevar los medios adecuados, que no tenga que ir, como nos pasa muchísimas veces, un vehículo grúa que no es adecuado para realizar esa asistencia, porque los datos que se han facilitado no son correctos y entonces va una grúa más pequeña o va una grúa a la que le falta algún tipo de herramienta específica para como está ese accidente. Todo eso hay que trabajarlo. Sobre todo lo que más nos preocupa es el momento del accidente en la vía, en el momento en el que ya se baja el operario, dónde se aparca esa grúa: si se aparca delante, si se aparca detrás, si el vehículo está cruzado, si está a la derecha, si está a la izquierda, si está en una rotonda, dónde nos situamos para señalizar, para evitar el peligro a los demás que circulan y evitar nuestro propio peligro, qué hacemos con los pasajeros, dónde los ponemos. Todo esto, hasta que nos llevamos el vehículo, dónde se deja ese vehículo, porque puede verter aceites, puede verter contaminantes, según el estado en el que esté, dónde se deja, que el sitio sea adecuado, que no haya daño medioambiental, que esté custodiado, etcétera, hasta la tramitación directamente, si por ejemplo va a siniestro, de la baja. Todo lo que es el proceso del accidente lo hemos planteado a Tráfico y se está trabajando en ello; desde el mes de marzo que lo planteamos y tuvimos una primera reunión inicial no hemos tenido nuevas reuniones. Sabemos que está en el calendario seguir trabajando en ello, pero para nosotros —perdónennos las prisas— siempre es tarde, porque vivimos en primera persona esos problemas.

Sobre la definición de auxilio creo que con esto que he señalado defino un poco que el auxilio en carretera no es solo el vehículo de auxilio en carretera, el auxilio en carretera es una actividad que engloba muchas más cosas; el auxilio en carretera, insisto, como no solo es el vehículo, es también un *call center* para recibir esas llamadas, es una preparación, es una formación en prevención; la vía es una empresa que tiene diferentes tipologías de vehículos para poder dar servicio a diferentes tipologías de accidentes; un vehículo pequeño que solo puede entrar en un garaje, porque una grúa grande no cabe para un vehículo que se ha averiado y que no arranca, eso no deja de ser un auxilio; un vehículo plataforma, de una o de doble plataforma, un vehículo que arrastra porque tiene que sacar a otro de una circunstancia extraña o que está fuera de la vía; vehículos de gran tonelaje, etcétera. Todo eso es el auxilio, y el auxilio además son los operadores, los intermediarios que operan en el auxilio, normalmente compañías de asistencia en carretera con compañías de seguros que son las que han comercializado este servicio que disfrutamos todos, como he dicho al principio de mi intervención, prácticamente desde los años noventa y que antes no era un servicio tan cotidiano. Todo eso es el auxilio en carretera, y también es el personal, el personal de las empresas de auxilio en carretera es muy importante, y hay que regular igualmente a ese personal que entendemos que será fundamental a futuro.

Por último, la portavoz del Grupo Popular preguntaba respecto a la mayor coordinación, y eso es precisamente lo que nosotros venimos solicitando. Le pongo un caso anecdótico, en la Federación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera llevamos entre cinco y seis años planteando a la Dirección General de Tráfico y al Gobierno, y a los Gobiernos anteriores, al Gobierno de España, que en el Plan de vialidad invernal que se realiza todos los años y en los que interviene muchísimos agentes relacionados

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

10 de diciembre de 2014

Pág. 42

con la seguridad vial se nos dé participación a las grúas, porque cuando hay un accidente habrán pasado cien mil factores y cien mil personas por ese accidente, pero desde luego lo que seguro ha pasado es una grúa. Los profesionales del sector no tenemos ni voz ni parte ni se nos escucha lo que podamos aportar a esos planes de vialidad invernal, y conocemos las carreteras y las empresas están situadas en todos los pueblos de España y saben dónde hay problemas y dónde no, incluso lo saben *on line* en muchísimos casos más y mejor que los medios que actualmente disponemos en las web, etcétera. El hecho de que no se nos dé participación en los planes de vialidad invernal es un hecho significativo de cómo falta esa coordinación, y de como el papel de las empresas de auxilio en carretera, desde nuestro planteamiento, sigue siendo todavía demasiado residual en los grandes planteamientos de la seguridad vial.

Quiero darles las gracias por la oportunidad que nos han dado, como federación de empresarios, de comparecer en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Domínguez del Valle. Creo que ha sido una exposición muy completa y muy clara. Le agradecemos que nos haya traído todo ese kit de demostración. Creo que han quedado muy claros los objetivos de su asociación en línea con los objetivos de seguridad vial, y por tanto creo que los objetivos de su presencia aquí quedan absolutamente cubiertos.

Quiero agradecer a todas las señoras y señores diputados el esfuerzo, porque realmente teníamos cuatro comparecencias, y eso siempre supone una jornada ardua de trabajo. Les daré por último una información: si el Gobierno lo solicita, que es el que lo tiene que pedir, a lo largo del mes de enero podríamos ver la comparecencia de la Directora General de Tráfico. En cuanto tengamos noticias nos pondremos en contacto con todos los portavoces y miembros de la Mesa.

Sin más, señorías, aprovecho esta que va a ser la última reunión de la Comisión antes de la Navidad para desearles a ustedes una muy feliz Navidad con su familia, sus amigos, con los ciudadanos y ciudadanas a quienes representamos, deseando que el año próximo sea realmente mucho mejor para todos nosotros y para todos los ciudadanos.

Se levanta la sesión.

Eran las ocho y cincuenta y cinco minutos de la noche.

cve: DSCD-10-CO-718