



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

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 467

Pág. 1

**SOBRE SEGURIDAD VIAL
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE**

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

Sesión núm. 15

celebrada el martes 19 de noviembre de 2013

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias:

- Del señor director general del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre (Laria del Vas), para:
 - Expresar su opinión sobre el futuro reglamento de circulación. A petición del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia. (Número de expediente 219/000416) 2
 - Dar su visión sobre los cambios en materia de casco para los ciclistas y velocidad contemplados en las reformas normativas anunciadas por el Gobierno. A petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 219/000487) 2
- Del señor director de la Fundació RACC (Nadal Segalà), para informar sobre los cambios en materia de casco para los ciclistas y velocidad contemplados en las reformas normativas anunciadas por el Gobierno. A petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 219/000491) 2
- Del señor representante del servicio de medicina intensiva del Hospital 12 de Octubre, Madrid (Hernando Lorenzo), para informar sobre la obligatoriedad del uso del casco de bicicletas en las ciudades. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 219/000439) 19

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 2

- De la señora presidenta de P(A)T-AP(A)T (Domenech Moral), para informar sobre la obligatoriedad del uso del casco de bicicletas en las ciudades. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 219/000419) 19

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

MINUTO DE SILENCIO.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar comienzo a esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible dedicada a la celebración de comparecencias. Pero, antes de sustanciarlas, como el tercer domingo de noviembre es el Día mundial dedicado a las víctimas de accidentes de tráfico, voy a pedir a todos los presentes que nos sumemos a esta conmemoración con un minuto de silencio. (**Pausa**).

COMPARECENCIAS:

- DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD VIAL DE LA FUNDACIÓN MAPFRE (LARIA DEL VAS), PARA:
- EXPRESAR SU OPINIÓN SOBRE EL FUTURO REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA. (Número de expediente 219/000416).
- DAR SU VISIÓN SOBRE LOS CAMBIOS EN MATERIA DE CASCO PARA LOS CICLISTAS Y VELOCIDAD CONTEMPLADOS EN LAS REFORMAS NORMATIVAS ANUNCIADAS POR EL GOBIERNO. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN, CONVERGÈNCIA I UNIÓ. (Número de expediente 219/000487).
- DEL SEÑOR DIRECTOR DE LA FUNDACIÓ RACC (NADAL SEGALÀ), PARA INFORMAR SOBRE LOS CAMBIOS EN MATERIA DE CASCO PARA LOS CICLISTAS Y VELOCIDAD CONTEMPLADOS EN LAS REFORMAS NORMATIVAS ANUNCIADAS POR EL GOBIERNO. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN, CONVERGÈNCIA I UNIÓ. (Número de expediente 219/000491).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos ya a comenzar con el orden del día de la Comisión. Según lo acordado en reunión de portavoces y la Mesa de la Comisión, vamos a celebrar cuatro comparecencias. No se celebrará la de la señora Ventoso porque está hoy ejerciendo sus funciones europeas y, por tanto, no ha podido ser. En cualquier caso vamos a cumplir el orden del día con las comparecencias, en primer lugar, de don Julio Laria del Vas, director general del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre, que ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia y por el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió; y también de don Miquel Nadal, director de la Fundació RACC, que ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió. Vamos a acumular las dos comparecencias. Pedimos a los comparecientes que hagan una intervención como máximo de unos veinte minutos, a continuación abriremos un turno a los portavoces de los grupos para que puedan formularles todas las preguntas que crean oportunas, y finalmente los dos intervinientes responderán conjuntamente.

Sé que tanto el señor Laria del Vas como el señor Nadal han hecho un esfuerzo para poder estar aquí porque fueron convocados con una cierta premura de tiempo, así que les agradecemos muchísimo su presencia, que creemos que es absolutamente necesaria en función del trabajo que llevan a cabo sus respectivas fundaciones en pro de la seguridad vial. Nos interesa conocer su opinión sobre el futuro reglamento de circulación, en un momento en el que creo que esta Comisión está trabajando intensamente para poder recoger todas las sensibilidades. Por tanto, señores don Julio Laria y don Miquel Nadal, bienvenidos.

En primer lugar, tiene la palabra el señor Laria del Vas.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD VIAL DE LA FUNDACIÓN MAPFRE** (Laria del Vas): Señor Macias, presidente de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, señores vicepresidentes, portavoces, señoras y señores diputados, quiero comenzar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 3

agradeciéndoles la invitación a comparecer hoy aquí en esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible para expresar nuestra opinión sobre los cambios normativos en materia de casco y velocidad, según nos ha sido solicitado.

Permítanme que brevisísimamente les hable de Fundación Mapfre. Es una institución no lucrativa creada por Mapfre en 1975 que desarrolla actividades de interés general en España y en otros veintinueve países para contribuir al bienestar de la sociedad y de los ciudadanos a través de la cultura, la mejora de las condiciones económicas y sociales de las personas y sectores menos favorecidos de la sociedad, la investigación y la formación en materias relacionadas con el seguro y la seguridad de las personas, con especial atención a la seguridad vial, sobre la que trabajamos desde el año 1996. Empezaré mi intervención refiriéndome muy brevemente al aumento de velocidad, para continuar con el casco en los ciclistas y la presentación del estudio de Fundación Mapfre *Ciclistas, cascos y lesiones en la cabeza*. Este estudio va a constituir una primicia, puesto que todavía no ha sido presentado a la sociedad ni a los medios, algo que haremos en los próximos días. Hoy tenemos el honor de presentarlo ante esta Comisión y compartirlo con todos ustedes.

Por otra parte, y en cuanto a los contenidos que hoy les expondremos, creemos firmemente que solo desde la investigación y el estudio de las consecuencias lesivas de los accidentes de tráfico pueden adoptarse las mejores decisiones legislativas, y por ello toda nuestra exposición se plantea desde el mejor conocimiento y análisis de los accidentes de tráfico. Esperamos lograr este objetivo. Hablando de velocidad, y aun admitiendo que el límite de velocidad de 130 kilómetro/hora ha sido adoptado por diferentes países en la Unión Europea, estimamos que en España se está trivializando la importancia de uno de los cinco factores de riesgo más importantes. Así, en 2011 se bajó el límite y en 2013 se propone un aumento con un régimen de sanciones extraordinariamente leve, desde nuestro modesto punto de vista, en comparación con otras conductas de riesgo como por ejemplo el alcohol. La sociedad —pensamos— necesita mensajes muy claros al respecto, y creo que no lo estamos haciendo. ¿Se imaginan, señorías, haber realizado estos cambios con la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad?

A pesar de que desde Fundación Mapfre llevamos más de cinco años trabajando en lo que denominamos tramos blancos, esto es, aquellos tramos de carreteras de España en los que en los últimos cinco años no se han producido accidentes con víctimas mortales y cuya longitud sea mayor de 25 kilómetros y efectivamente puedan sacarse patrones de seguridad máxima en nuestras carreteras, también es cierto que se deben valorar las dificultades técnicas de control y de información al usuario, que hacen muy compleja, desde nuestro punto de vista, su puesta en marcha. Por otra parte, atendiendo a las investigaciones realizadas sobre incrementos de velocidad que tienen en la pantalla, todas ellas han obtenido resultados contrarios a una mejora de la siniestralidad en los países que los adoptaron. De hecho, en algún país incluso se tuvo que modificar y dar marcha atrás en la medida tomada. Por tanto, el resultado de todos ellos es un incremento en la siniestralidad.

Pasando al contexto del casco ciclista, que tanto debate está promoviendo, permítanme que haga una brevísima parada en lo que para nosotros constituye el elemento fundamental, que es la visión cero. Los ciclistas, igual que el resto de grupos de usuarios de las calles y carreteras, constituyen una parte esencial de nuestra visión cero. Como todos ustedes saben, en el año 1997 el profesor sueco Tingvall estableció algo que hoy todos los países seguimos: cuáles deben ser las políticas en relación con la seguridad vial. Me parece especialmente importante el punto número 2: «La seguridad es un prerrequisito de la movilidad». La seguridad vial es el elemento clave y coordinador de la prevención de accidentes, y no se puede poner en pie de igualdad esta seguridad con otros conceptos como los beneficios para la salud, las emisiones de CO₂ y otros argumentos que se esgrimen. Tenemos que hacerlos compatibles, pero la prioridad, insisto, es la movilidad segura. Entendemos que socialmente sería inaceptable que se incremente el número de víctimas por relajar un concepto clave como es el de la seguridad vial.

Tienen ustedes en sus pantallas lo que representa la evolución de la siniestralidad total comparada con los accidentes de ciclistas. Mientras el número total de fallecidos (que es la línea azul de más abajo) en los últimos años se ha reducido en España de forma muy notable, el número total de ciclistas víctimas de accidente de tráfico ha experimentado un notable incremento, al igual que el número de ciclistas que resultan heridos graves en zona urbana. Así, por ejemplo, se ha pasado de 12 fallecidos en vías urbanas en 2011 a 19 fallecidos en 2012; hemos vuelto a cifras de 2001-2002. El número de ciclistas heridos graves en ciudad ha aumentado en los últimos diez años, pasando de 202 en el año 2003 a 268 en 2012, con un aumento del 33% en la última década, por tanto. Y el número de ciclistas heridos leves en ciudad ha aumentado aún más en los últimos diez años, pasando de 1.150 en el año 2003 a 3.170 en el año 2012. En

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 4

resumen, estamos hablando de 711 víctimas mortales en el periodo 2003-2011: 4.896 heridos graves, muchos de ellos con secuelas incapacitantes e irreversibles, y 25.400 heridos leves. El total suma la escalofriante cifra de 31.007 víctimas.

¿Pero es esta la realidad? ¿Estamos seguros de que solamente tenemos estos lesionados? Pues tienen ustedes en la pantalla probablemente el estudio más completo que se ha realizado, el estudio Münster que se ha llevado a cabo en la ciudad alemana del mismo nombre. Es un estudio presentado en el año 2010 y realizado en la ciudad alemana de Münster por un consorcio formado por clínicas, la policía y el Centro de investigación de accidentes de la unión de empresas aseguradoras alemanas. La duración del estudio ha sido de doce meses y se han comparado los datos policiales y hospitalarios. El número de ciclistas lesionados fue de 2.250, y solo un tercio (y está subrayado ahí en azul) de los ciclistas heridos fue registrado por la policía. Uno de cada 10 ciclistas heridos fue hospitalizado y los costes económicos están estimados en más de 38 millones de euros. Tienen ustedes entre paréntesis la referencia bibliográfica, por si cualquiera de ustedes necesita constatarlo. Efectivamente, estamos detectando, como veremos ahora en el estudio que hemos realizado, un subregistro claro de siniestralidad en accidentes de ciclistas. Por tanto, la realidad todavía es mucho más negativa de lo que nos tememos.

Entrando de lleno en la comparación —me he permitido ver las anteriores comparecencias y se ha hablado mucho de Europa y de otros países—, tienen ante ustedes el cuadro de la mortalidad de ciclistas europeos por millón de fallecidos. En rojo, a la derecha, tienen ustedes las tasas de Holanda; a la izquierda, las de España. Señoras y señores diputados, no caigamos en el error de creer que, en los grandes números, la ley de seguridad va a hacer reducir el número total de víctimas, no; a pesar de que el riesgo de cada ciclista individual disminuye a medida que aumenta el número total de ciclistas, lo que se conoce técnicamente como la seguridad de los grandes números (tiene hasta su nombre), también es cierto que cuanto más se utiliza la bicicleta, mayor es la exposición general y mayor es el número de lesiones. En otras palabras, no hemos llegado al punto ni en ningún país europeo se ha llegado al punto de que cuantos más ciclistas, menos lesiones en términos absolutos. Estas son cifras que se pueden comprobar, y estamos a disposición de cualquiera de sus señorías para ampliar la información, en sede parlamentaria o fuera de ella. Por tanto, se ve con mucha claridad en esta gráfica, donde se muestran las tasas de fallecidos por millón de habitantes, las cuales son claramente superiores en los países con mayor uso de la bicicleta. Y todo ello, como les decía, por la seguridad de los grandes números, como muestran estos datos del proyecto europeo Bike-Pal, en donde participa Fundación Mapfre desde su constitución junto con otras entidades de renombre y la Comisión Europea. Como puede verse, la tasa de fallecidos por millón de habitantes en los Países Bajos es alrededor de ocho veces mayor que la española, mientras que la tasa de fallecidos en Dinamarca supera en alrededor de cinco veces la española.

Otro importante aspecto que también se refiere en multitud de ocasiones es el hecho de la tipología de accidentes que se produce con las bicicletas. Una parte importante de los siniestros sucede cuando el único vehículo implicado es la bicicleta, y tienen ustedes en color azul en la pantalla y en el cuadro que representa a España los accidentes en los que no interviene ningún vehículo. En España, aproximadamente el 20% de los ciclistas fallecidos pierden su vida en accidente en solitario (también es una terminología técnica utilizada), accidentes sin ningún otro vehículo implicado. Según datos de las aseguradoras alemanas, por otra parte, dicho porcentaje de accidentes en solitario alcanza incluso el 40% en el caso de los accidentes nocturnos de ciclistas, ni más ni menos.

Pero no nos quedamos conformes con haber llegado hasta aquí, sino que hemos dado un paso más adelante. La pregunta, por tanto, es: ¿son frecuentes las lesiones en la cabeza en los accidentes de tráfico de ciclistas? ¿Pueden prevenirse? Ya en el mes de febrero del presente año Fundación Mapfre publicó el estudio sobre efectividad de los cascos en los ciclistas, pero no había en la literatura científica ningún estudio español. Por eso nos pusimos a trabajar y hoy les presentamos los resultados. Aquí se muestra la metodología seguida para dar respuesta a la pregunta que les he formulado. Se ha realizado una consulta a la base de datos de siniestros de circulación de Mapfre Aseguradora, que cubre aproximadamente un 20% de cuota de mercado en el seguro del automóvil en España. Por otra parte, se han estudiado las circunstancias en las que se producen las 28 víctimas mortales incluidas en la muestra. Y por otra parte, se han analizado las lesiones y secuelas sufridas por 2.345 ciclistas lesionados en España entre los años 2010, 2011 y 2012: un total de 4.645 lesiones, alrededor de 2 lesiones por cada ciclista herido, y 11.529 secuelas, alrededor de 5 secuelas por cada ciclista lesionado. Hablando de esos 28 ciclistas fallecidos, tienen ustedes lo que representa porcentualmente en relación con todos los ciclistas fallecidos en España en las mismas fechas; la muestra representa ni más ni menos que el 15% del total de los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 5

ciclistas fallecidos. El análisis se ha basado en el estudio del atestado, de la autopsia y de los informes médicos. Y llegamos a la conclusión de que la causa principal probable de la muerte son los traumatismos craneoencefálicos en 16 de los 28 casos, con lo que la causa de fallecimiento por traumatismo craneoencefálico representa el 57 %.

¿Qué otros datos son de interés? Pues los tienen ustedes en pantalla: el 89 % de los ciclistas fallecidos son varones; el 21 % de los ciclistas fallecidos se produce en zona urbana y el 79 % en carretera, cosa que coincide con los datos generales de la Dirección General de Tráfico; el 39 % aproximadamente (y quiero subrayar este dato) fallece de noche. Quiero también subrayar el siguiente punto: el 71 % de los ciclistas es total o parcialmente responsable del accidente, según las consideraciones de las policías actuantes. Y un aspecto que nos ha sorprendido y que ponemos a disposición de sus señorías: el 21 % de los ciclistas fallecidos tiene origen o nacionalidad distinta de la española, así como el 20 % de los conductores del vehículo a motor implicado en el accidente.

¿Y se utilizaba el casco o no? Como pueden ver ustedes, el 50 % en ciudad no utilizaba el casco; y lo que más nos sorprende y más nos preocupa, que el 45 % tampoco lo utilizaba en la carretera. Por tanto, estamos ante un patrón de comportamiento de alto peligro y muy preocupante en términos generales, porque siendo como es actualmente obligatorio el uso del casco en carretera, casi la mitad de los ciclistas fallecidos no llevaban casco. He revisado personalmente todos los casos de fallecidos y puedo afirmar con rotundidad que podríamos haber evitado muchas muertes si se hubieran utilizado el casco y el chaleco reflectante. ¿Por qué? Porque también surgen patrones recurrentes de comportamiento. Por ejemplo, es muy usual que no lo lleven trabajadores del campo en desplazamientos *in itinere* en carreteras convencionales con malas condiciones de iluminación, es decir, de noche; tampoco jóvenes y niños que circulan por carreteras locales cercanas a pueblos durante periodos vacacionales y que se incorporan a otras vías de modo inesperado. Por tanto, la visibilidad y la protección podrían haber evitado muchos de estos fallecimientos.

Por premura de tiempo, señor presidente, y tratando de cumplir con su recomendación sobre el horario, quiero pasar a los ciclistas lesionados. Como les decía, se han revisado los casos de 2.345 ciclistas heridos. Pensamos, porque no hemos encontrado otro estudio igual, que es uno de los estudios más ambiciosos sobre el número de ciclistas lesionados, número de lesiones y número de secuelas que se han publicado. Es una imagen real de lo que ha ocurrido en los últimos tres años en España, no en Alemania, no en Suecia, no en Australia, no, en España, en nuestras calles y en nuestras ciudades, con una clara perspectiva social del día después, analizando la lesividad en función de las secuelas que sufren las víctimas. La relación entre gravedad de las lesiones y de las secuelas no siempre es directa, como bien saben sus señorías: lesiones poco graves (por ejemplo, en un pie) pueden tener graves secuelas, y lesiones muy graves pueden sanar sin dejar apenas secuelas. Quiero decirles que se han revisado uno a uno todos los casos y se han analizado las formas de ocurrencia a través de los atestados policiales, ya sea de la Guardia Civil, policías locales o autonómicas. Se han estudiado los informes médicos y comparado los resultados de los diagnósticos forenses, hospitalarios y de los informes médicos que se incorporaron a las actuaciones judiciales, y se ha hecho seguimiento durante meses, y en algún caso años, de la evolución. Se han podido estudiar también fotografías y croquis relativos a la forma de ocurrencia y establecer la causa y efectos de los accidentes. En definitiva, señorías, este es el relato muy resumido del mayor trabajo realizado hasta la fecha, por lo menos en España, que ponemos a su disposición y que pondremos también a disposición de las autoridades europeas a través del proyecto del que somos socios y que ya he citado, Bike-Pal.

Esta clasificación que ven en la pantalla se utiliza en función de nuestro sistema de valoración de daños personales en los accidentes de tráfico y refleja bien a las claras cuál es la estructura o la pirámide de daños que puede llegar a sufrir una persona. Hemos comprobado cuál es la representatividad de la muestra en relación con los datos generales de la Dirección General de Tráfico y, como pueden observar, prácticamente casa con la muestra general de los accidentes que publica la DGT. Por tanto, la fiabilidad de la muestra es absoluta desde la perspectiva de tramos de edad, como pueden observar sus señorías.

Entrando en alguna de las conclusiones, el lugar de ocurrencia de las lesiones graves y muy graves se ha analizado con el objetivo de saber si en zona urbana suceden muchos accidentes con secuelas graves o muy graves o si, por el contrario, en zona urbana apenas se producen secuelas graves o muy graves. Pues ahí tienen los resultados: secuelas graves, el 34 % en carretera, el 58 % en ciudad. El resto no ha podido ser determinado. Repito: 34 % en carretera, 58 % en ciudad. Secuelas muy graves, algunas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 6

de ellas muy incapacitantes: 58 % en carretera y 42 % en ciudad. Sumando ambas, nos da que el 38 % de las secuelas graves y muy graves se producen en carretera y el 56 % en ciudad, lo cual nos hace pensar que debemos empezar a revisar algunos de los apriorismos que muchas veces se han comentado.

Seguimos con el estudio. Aquí lo que hemos hecho ha sido analizar una a una todas las lesiones que estos 2.345 ciclistas heridos han tenido y hemos podido sacar una clasificación, un ranquin en virtud de si el accidente se ha producido en carretera o en ciudad. Para mayor facilidad en su lectura les acerco lo que podríamos considerar la banda alta de la tabla, pero están a su disposición absolutamente codificadas todas las lesiones. Ahí tienen los resultados: el 10 % de las secuelas graves se producen en ciudad. También llama la atención que la mayor tasa de lesiones en la columna cervical se produce en ciudad y que la mayor tasa de lesiones en el tórax se produce en carretera.

Seguimos avanzando. Ahora vamos a las secuelas muy graves, las más incapacitantes, aquellas que dejan mayor número de personas con un grado de dependencia muy alto. ¿Y qué observamos? Pues observamos que hay un empate técnico, si me permiten la expresión, entre las lesiones que se producen en el cráneo en relación con el lugar de ocurrencia, ya sea en carretera, 35 %, o en ciudad. En la cara, la carretera se lleva el 3 % y en ciudad el 6 %. Fíjense, señorías, que sumando los dos primeros ítems casi sobrepasa el 41 % de todas las secuelas muy graves que se producen en los accidentes con ciclistas. También se lo amplió para que lo puedan ver correctamente.

Hemos hecho el ejercicio de relacionar las secuelas resultantes con las lesiones en la cabeza. En la banda de arriba del cuadro tienen lo que denominaríamos la pirámide de secuelas basada en nuestro sistema de valoración: sin secuelas, secuelas leves, secuelas graves o secuelas muy graves. Pues fíjense que en la cabeza se produce el 39 % de las secuelas muy graves y el 14 % de las secuelas graves, lo cual viene a ratificar las hipótesis que planteábamos en los anteriores cuadros.

Hay dos elementos que nos parecen relevantes para confirmar la gravedad de las lesiones y secuelas descritas y así evitar errores o posibles disfunciones en el diagnóstico que estamos haciendo. Los dos elementos que también analizamos son los días de hospitalización y los días de baja, ya sean hospitalarios o incapacitantes, que han requerido los lesionados para su recuperación. En este punto quiero informar a sus señorías de que en ambos casos se han analizado y revisado los cargos hospitalarios así como los informes forenses relativos a los días de baja. A la misma conclusión se llega cuando se analizan los días de hospitalización: a medida que aumenta el número de hospitalización, mayor es el porcentaje de lesiones en la cabeza. Y ahí tienen ustedes que la hospitalización está íntimamente relacionada. Si van a la columna número 7 (más de 100 días), observarán cómo el 34 % de las lesiones que se producen en la cabeza tienen más de 100 días de curación. Efectivamente, como ya les anunciaba, a más días de baja, más lesiones en el cráneo. Estamos hablando de la columna número 4, en la que aparece que el 14 % de las lesiones producidas en ciclistas en el cráneo presenta un periodo de recuperación de más de 250 días de baja, ni más ni menos. Y aun a riesgo de resultar reiterativo, aunque consideramos que es importante para ver la solidez del razonamiento, a la misma conclusión se llega cuando se analizan los días de baja y los ponemos en relación con los días de hospitalización.

Por último, y ya finalizando esta parte y casi la intervención, hemos hecho un ranquin de lesionados con secuelas muy graves. Como pueden observar, la cabeza y el cráneo ostentan los primeros puestos de este —permítanme— macabro ranquin de lesiones. Por supuesto, tenemos otras informaciones sobre secuelas resultantes, y también las lesiones en cráneo y cabeza ostentan las primeras posiciones en el ranquin.

Cabría hacernos una pregunta: ¿son nuestros resultados extraordinarios, o son comparables a los de otros países europeos? La asociación de seguros de Alemania, a través de su centro de investigación GDV, ha estudiado recientemente 320 casos en los que había habido ciclistas heridos, con las siguientes conclusiones: de los 320 casos, 275 no llevaban casco y 45 sí lo llevaban; como pueden observar ustedes en la primera columna, el 73 % llevaba casco, el 45 % no lo llevaba. El resultado es un AIS cero, la clasificación internacional de gravedad de lesiones, es decir, las más leves. Según vamos avanzando en la gravedad de las lesiones, hay menor uso del casco. Fíjense en el AIS 1 y 2: el 22 % llevaba casco, el 34 % no lo llevaba. Se invierte la gravedad de las lesiones. En las lesiones AIS 3, las más graves, el 2 % llevaba casco, el 16 % no lo llevaba. Por tanto, realmente coincidimos con este estudio alemán y creemos que estamos en la senda adecuada en lo que a investigación se refiere. Todavía es más importante la coincidencia —no lo he traído en la presentación, pero está a su disposición— de los resultados del estudio del año 2013 sobre discapacidad permanente en Suecia y el efecto del casco en los ciclistas, que por el tiempo de esta comparecencia no puedo presentarles.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 7

Me gustaría citarles textualmente una frase del último estudio de evaluación que conocemos del impacto de la legislación sobre el uso del casco en Australia, que también es motivo y me temo que seguirá siendo motivo de polémica en relación con la utilización del casco, puesto que a menudo se cita este ejemplo como motivo para no imponer legalmente el uso del mismo. Y antes de citarla me gustaría insistir (ahí tienen todos los datos bibliográficos) en que se trata de la evaluación oficial realizada por el Ministerio de Transporte del Estado de Queensland, por la Universidad Tecnológica de dicho Estado. Sin más preámbulos, leo la página 12 del documento original: «Está razonablemente claro que las leyes de uso obligatorio de cascos de ciclistas desincentivaron el uso de las bicicletas hace veinte años, cuando se introdujeron por primera vez. Ahora que dichas leyes llevan funcionando el citado tiempo, en Queensland y en Australia existe muy poca evidencia de que sigan desincentivando dicho uso». Este es el documento más reciente, más actual y que tienen sus señorías a disposición para comprobar cualquiera de los comentarios que aquí se vierten.

Señor presidente, me gustaría hacerles, si me permiten, dos peticiones: legislen sobre datos actualizados, si es posible, y relativos a nuestro entorno, como los que acabamos de presentar. Y si hay alguna excepción, como por ejemplo el caso de los usuarios esporádicos de los sistemas municipales de alquiler de bicicletas, señorías, que sea eso, una excepción y no una regla general.

Termino con una frase que me hubiera encantado que hubiera sido mía, pero lamentablemente no lo es, y cito textualmente: «Reconozco que no soy imparcial, llevo casi veinticinco años desde un observatorio privilegiado como la Organización Nacional de Trasplantes viendo cómo en toda España mueren ciclistas tras un traumatismo craneoencefálico y acaban siendo donantes de órganos. Ello no ocurre necesariamente tras un grave accidente, sino a veces tras un simple resbalón o un roce con un coche, que acaba con la cabeza contra el asfalto. En un país desarrollado, y España lo es, las muertes evitables simplemente se evitan, y este es un buen ejemplo». Rafael Matesanz, director de la Organización Nacional de Trasplantes, artículo publicado en *El País* el 2 de junio de 2013.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Laria del Vas, le agradezco muchísimo el esfuerzo de síntesis que ha realizado, pero sobre todo creo que hay que agradecer a la Fundación Mapfre la aportación de este estudio y que usted lo haya hecho público con su presencia en la Comisión. Estoy seguro de que para los trabajos de la Comisión va a resultar de una extraordinaria utilidad, y además le quiero agradecer especialmente la seriedad y el rigor de los datos que usted nos ha aportado que la Comisión valorará muy positivamente.

Quiero aprovechar para dar la bienvenida a algunos representantes de entidades que hoy como en otras ocasiones acuden. Les informo de que al inicio de esta sesión nos hemos sumado a la conmemoración del Día mundial sin accidentes con un minuto de silencio. Siento que no hayan podido estar ustedes presentes, pero creo que hoy debíamos empezar los trabajos de la Comisión de esta manera y por voluntad unánime de todos los diputados y diputadas nos hemos sumado a esta conmemoración.

Tiene ahora la palabra don Miquel Nadal, director de la Fundación RACC.

El señor **DIRECTOR DE LA FUNDACIÓN RACC** (Nadal Segalà): Ante todo, quiero agradecer la oportunidad que se me da como director de la Fundación RACC, del Real Automóvil Club de Cataluña, de comparecer hoy aquí para dar la visión que desde la Fundación RACC tenemos con respecto a los cambios legislativos que desde el Gobierno se están planteando en materia de seguridad vial, particularmente en cuanto a la posibilidad de aumentar el límite de velocidad en carretera y por lo que hace a la regulación del uso del casco por los ciclistas en zona urbana. Y avanzo asimismo que, en la medida en que la reforma que propone el Gobierno incluye también una mención al tema del aumento de multas por detección de alcoholemias positivas, me gustaría hacer una referencia muy breve a ese tema, porque en las alegaciones que hemos presentado a la DGT hemos incluido un apartado sobre dicha cuestión.

Una alusión breve a la Fundación RACC y el Real Automóvil Club de Cataluña. Somos un automóvil club, una asociación, más que de conductores, yo diría que de gente que se mueve en distintos modos de transporte, fundamentalmente en automóvil, pero también en motocicleta, en bicicleta, a pie; es decir, somos usuarios de la movilidad. El objetivo de la Fundación RACC es promover la movilidad sostenible, y en este sentido partimos de un concepto amplio de movilidad; es decir, nosotros centramos nuestro interés en cuestiones de seguridad vial, por supuesto, pero también en cuestiones de impacto de la movilidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 8

sobre el medio ambiente. Y hay un tema que creo que hoy es relevante en mi comparecencia aquí, que es la gestión de la movilidad, la intermodalidad entre los distintos modos de transporte, cómo puede hacerse compatible.

Voy a empezar por el tema de la velocidad. Había preparado un PowerPoint bastante amplio; no lo voy a pasar en toda su extensión porque sería excesivo, pero sí voy a recurrir puntualmente a algunas de las diapositivas que me parece que son relevantes a efectos de lo que quiero explicar hoy aquí. En el tema del límite de velocidad y la posibilidad que se plantea de aumentarlo a 130 kilómetros/hora en autovías y autopistas, empezaré un poco por el final, por cuál es nuestra posición, y después contaré por qué. En el RACC estamos a favor de que pueda haber un aumento selectivo del límite de velocidad en las carreteras del país, reconociendo que ese no es un tema prioritario desde el punto de vista de la movilidad en España y que por tanto hay que hacer las cosas bien y con tiempo, pero si se decide que sea así, nosotros veríamos con buenos ojos que, de forma selectiva, no generalizada, se contemplase ese aumento en algunas vías. ¿Cuál es nuestro punto de partida para el análisis de esta cuestión? Hay una doble constatación que es fundamental reconocer. La primera es que España, en los últimos diez o doce años, ha tenido unos resultados espectaculares en materia de seguridad vial y en materia de accidentalidad — quiero recordar que no hay ningún gran país de la OCDE que haya reducido sus víctimas en accidentes de tráfico como lo ha hecho España en los últimos años—, y detrás de ese éxito sin duda aparece de forma relevante el hecho de que las velocidades medias en autopistas y en autovías han descendido de forma significativa. Es evidente la participación de la DGT, pero creo que todos somos conscientes de que cuando vamos por una autovía o por una autopista, porque hay mayores controles, porque los conductores somos más cívicos, porque somos más conscientes de lo que nos jugamos, por todo, está claro que las velocidades medias a las que se circula hoy en día por autopista o autovía son inferiores a las que podíamos observar hace algunos años. Eso ha contribuido a una reducción de la accidentalidad y de la mortalidad. La segunda constatación que creo que es útil tener en cuenta y remarcar es que, si miramos los límites de velocidad en autopistas y autovías en España y los comparamos con otros países europeos, veremos que estamos en la norma. Hay países que tienen límites superiores, hay países que tienen límites inferiores, hay países, como Francia, que lo tienen superior pero que en determinadas circunstancias —en caso de lluvia, por ejemplo— automáticamente se rebaja. ¿Qué quiero decir con esto? Aquí quiero enfatizar un poco ese mensaje que decía al principio de no prioridad; es decir, nosotros pensamos que puede haber margen para hacer cosas, pero sin que eso sea ni una prioridad desde el punto de vista conceptual ni desde el punto de vista del tiempo.

Lo que es cierto también es que en estos últimos años ha habido una mejora espectacular de lo que yo llamaría la calidad de nuestras carreteras —el número de kilómetros de autopistas y de autovías ha aumentado de forma espectacular en los últimos diez años—; el nivel de seguridad que ofrecen los vehículos hoy en día es muy superior al que ofrecían los vehículos hace unos años, aunque es cierto que el envejecimiento del parque que estamos sufriendo en los últimos años en España está ralentizando ese proceso de mejora; a partir de ese elemento —tenemos mejores vías, tenemos mejores coches—, sin ninguna prisa, sí podemos plantearnos abrir la posibilidad de que, insisto que de forma selectiva, pueda procederse a un aumento de velocidad a 130 kilómetros/hora en algunos tramos de autopistas o de autovías. ¿Con qué criterios? Me atreveré a apuntar algunos que creo que hay que tener en cuenta. Creo que es muy importante insistir en el tema de la selectividad, es decir, no estamos por un incremento generalizado de la velocidad que pudiese ser interpretado por el usuario como que puede haber barra libre, ni mucho menos, sino que en ciertas circunstancias, bajo ciertos criterios, creemos que ese aumento sí se puede aplicar.

Me gustaría distinguir dos tipos de criterios; unos criterios que llamaría fijos y otros que llamaría variables. Como criterios fijos nombraría cuatro. Primero, el historial de seguridad de los tramos en que se vaya a aplicar ese aumento. Si se introduce un aumento de velocidad es fundamental que el tramo en el cual se aplique tenga un historial de baja o nula siniestralidad en los últimos años. La DGT tiene datos y nosotros, como RACC, publicamos cada año un estudio que se llama EuroRAP que mide las tasas de riesgo por tramo de toda la red de carreteras del Estado; por lo tanto, podemos saber muy bien cuál es el historial de cada tramo y en qué tramos, eventualmente, podríamos aplicar ese aumento. El segundo criterio fijo a tener en cuenta sería que las condiciones técnicas del tramo sean buenas desde el punto de vista de calidad del asfalto, desde el punto de vista de visibilidad... En definitiva, tramos que, por ejemplo, estén limitados a 90 o a 100 kilómetros/hora, que existen, quedarían automáticamente descartados. Un tercer criterio que nos parece importante tener en cuenta sería que la IMD, la intensidad media diaria de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 9

tráfico que circula por esos tramos no fuese excesivamente elevada. Eso está muy correlacionado con los niveles de seguridad del tramo, es decir, con el criterio número uno. Y un cuarto criterio que nos parece fundamental es que los tramos tengan una longitud importante. Es decir, no podemos ir a un esquema en el que en tramos cortos vayamos cambiando la velocidad, porque eso al usuario le introduce un nivel de confusión importante. Pensemos que la posibilidad de aumentar el límite de velocidad a 130 kilómetros/hora en algunos tramos va ligada a la introducción de señalización variable. Esa señalización se ha introducido ya en los accesos a algunas áreas metropolitanas de España, como por ejemplo Barcelona, donde se ha visto que cambios excesivamente repetidos en los límites máximos de velocidad, al final, acaban generando una confusión muy importante entre los conductores que hay que evitar a toda costa. Esto sería por lo que se refiere a los criterios fijos que nosotros pensamos que habría que tener en cuenta a la hora de determinar en qué tramos podría aumentarse ese límite de velocidad. Además de esos criterios fijos, nosotros seríamos partidarios de que hubiese criterios de tipo variable, y voy a referirme a dos. En primer lugar, el tema de las condiciones climatológicas, que eso por ejemplo en Francia ya se hace —en el momento en que llueve, en el momento en que hay niebla, automáticamente, el límite baja por encima del límite normal—, y en segundo lugar, que el nivel de tráfico en la carretera fuese bajo. Cuando aludía antes al nivel de tráfico en carretera, me refería a que es importante que el nivel de tráfico de camiones en carretera sea bajo, porque sabemos que la siniestralidad va muy asociada a una presencia importante de tráfico pesado.

Nosotros pensamos que lo que se plantea desde el Gobierno tiene sentido, pero si se pone en marcha tiene que hacerse bien; tiene que hacerse con tiempo, tiene que hacerse con rigor y tiene que hacerse aplicando criterios conocidos, criterios técnicos que permitan asegurar que ese aumento de la velocidad en ciertos tramos no va en detrimento de la seguridad en los mismos. Una seguridad que ha costado mucho alcanzar, una mejora de la siniestralidad en la cual llevamos embarcados diez años y que, obviamente, no podemos poner en juego por un aumento de velocidad, aunque insisto en que, en algunos casos, es compatible ese binomio de mejora de la velocidad sin perjudicar a la siniestralidad.

Pasaré ahora al uso del casco en bicicletas en ámbito urbano. Creo que el estudio que ha presentado Mapfre es interesantísimo. Seguramente por primera vez tenemos para España datos reales de la incidencia que tienen los accidentes de bicicleta, tanto en carretera como en ciudad, y de la gravedad de los mismos. A mí me gustaría dar una visión un poco complementaria de la que ha dado el señor Laria, advirtiendo que a nosotros esa visión complementaria nos lleva a una conclusión un poco distinta de la que apuntaba el director de la Fundación Mapfre. Me explico. El punto de partida de la Fundación RACC es que el casco es un elemento de protección importante, de eso no hay ninguna duda —llevar casco, seguro que ayuda a reducir la gravedad de los accidentes que puede haber en bicicleta, tanto en carretera como en zona urbana, eso es seguro—, pero, desde nuestro punto de vista, lo que se plantea a efectos de políticas públicas no es tanto si el casco es efectivo o no, que es indudable que lo es, sino si los beneficios que podría generar la instauración del uso obligatorio del casco en zona urbana, que seguro que existen, compensan los potenciales costes que ese uso generalizado obligatorio podría generar; si los beneficios son mayores que los costes. Eso como primera pregunta. La segunda pregunta sería la siguiente: ¿si queremos que los beneficios de mejorar la seguridad de la circulación en bicicleta en ámbito urbano sean mayores que los costes, imponer el casco obligatorio es la mejor política, o hay alternativas por las cuales podemos conseguir que la gente utilice el casco sin necesidad de imponer una obligación a todos los usuarios? Nosotros pensamos que ese es un poco el marco. Nos fijamos en las consecuencias que tiene el uso del casco y ampliamos un poco el debate para ver qué alternativas tenemos.

¿Cuáles son los costes que tiene imponer el uso del casco obligatorio en ciudad en España hoy en día? A mí me gustaría hablar de dos costes. Uno es obvio, el del propio casco; estamos obligando a la gente a que se compre un casco. Es un coste, seguramente asumible por la mayor parte de los ciclistas, pero un coste en definitiva que hay que tener en cuenta. El segundo coste, menos fácil de valorar, que el señor Laria apuntaba en su presentación al final con el informe australiano, es si el uso obligatorio del casco en este momento en España en ciudad tendría un efecto desincentivador o no sobre el uso de la bicicleta. Los australianos tienen mucha experiencia en el tema del uso de bicicletas en núcleos urbanos y a mí me gustaría enseñar un cuadro sobre la modalidad del transporte en distintas ciudades. Este cuadro muestra el reparto modal de los distintos modos de transporte en distintas ciudades europeas —el estudio es de 2012, pero la fecha de referencia varía en cada caso porque los niveles de información de temas tan específicos no son fáciles de conseguir— y en el mismo podemos observar que en lo que se refiere a lo que representa el peso de la bicicleta en el transporte urbano en España estamos a la cola de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 10

la mayoría de ciudades europeas; tenemos Barcelona con un 2%; Sevilla con un 6% del total de desplazamientos; pero en el resto tenemos muchos ceros y unos por ciento en ciudades como Málaga, Madrid, Las Palmas, etcétera. La pregunta que nos tenemos que hacer es qué importancia queremos que tenga la bicicleta como medio de transporte en el contexto urbano en las ciudades españolas. Si queremos aumentar ese porcentaje, que claramente es inferior al del resto de países, tenemos que plantearnos qué es lo que podemos hacer o qué es lo que queremos hacer para aumentarlo. Seguramente la respuesta más fácil a qué es lo que tenemos que hacer nos vendrá de ver qué están haciendo los demás. Porque aquí tenemos una tendencia a inventar, a hacer algunos experimentos que a veces nos salen mal, y en cambio, mirando a nuestro alrededor podemos aprender mucho. Yo creo que en este tema hay dos cosas que tenemos que hacer. Obviamente, el fomento de la bicicleta no pasa o no deja de pasar por que se imponga el casco o no se imponga el casco. Es decir, el casco es un elemento más dentro de la política de promoción de la bicicleta, pero hay muchos más elementos dentro de esa política, referidos a campañas de sensibilización en cuanto a convivencia de los distintos modos de transporte, por supuesto infraestructura, y muchos otros que hoy podríamos analizar si tuviésemos tiempo. Si miramos qué está pasando con el casco en otros países europeos, aquí tenemos un cuadro del European Transport Safety Council, que básicamente lo que nos dice es que en la mayoría de ellos el casco en entornos urbanos no es obligatorio o, si lo es, lo es para los niños y jóvenes de hasta una determinada edad. Este cuadro nos da unas pistas bastante buenas de qué es lo que tendríamos que hacer en España en los próximos años si queremos acercarnos a lo que está pasando en otras ciudades europeas. Si no recuerdo mal, solo Finlandia y Lituania tienen uso obligatorio del casco en zona urbana, y el resto, o no lo tienen, o lo recomiendan o solo lo tienen para ciertos tramos de edad. Yo creo que estos elementos son relevantes y bastante ilustrativos de hacia dónde pensamos nosotros que habría que ir. Nosotros somos partidarios de que, en la medida de lo posible, se generalice el uso del casco, pero que eso no se haga de forma obligatoria. Por lo tanto, somos mucho más partidarios de la concienciación, de la recomendación, de la promoción, que no de la obligación de un día para otro, porque pensamos que eso, entre otras cosas, podría tener —a corto plazo, seguro— un efecto disuasorio en ciudades como Sevilla o Barcelona, que han tenido un cierto **boom** de la bicicleta y que, si se impone el casco de hoy para mañana, pensamos que tendría un efecto desincentivador importante.

Cuando hablamos de este tema, a mí me gusta recordar lo que ha pasado en la práctica del esquí de montaña. Si ustedes han ido recientemente a una pista de esquí, habrán observado que la mayoría de esquiadores llevan casco; no todos, pero sí la mayoría. Ha habido un fenómeno por el cual en los últimos cinco o diez años se ha pasado de que nadie llevase casco a que el 80% de los esquiadores —hablo puramente a efectos ilustrativos— lleven casco. Ese movimiento no ha tenido su origen en un cambio de la normativa, el casco no es obligatorio en la pista de esquí; ha tenido su origen en la conciencia por parte de los esquiadores de que el uso del casco les daba un nivel de seguridad mayor, un mayor confort también por un tema de frío, etcétera. Insisto, a través de la concienciación; a través de ciertas campañas que ha habido, también de marcas privadas; a través de que la Administración en algunas autonomías ha hecho un poco de campaña, al final se ha conseguido, por la vía de los hechos y no de la imposición, que el casco se generalizase. Creo que es un buen ejemplo a tener en cuenta.

A partir de toda esta evidencia, desde la Fundación RACC seríamos partidarios de actuar desde un doble plano. En el plano de la obligatoriedad, hacer el casco obligatorio para niños hasta una cierta edad, que es lo que pasa en otros países europeos, por ejemplo, 15 años, ya que pensamos que eso podría tener un efecto de pedagogía importante sobre las nuevas generaciones ciclistas; y por otro lado, pensamos que es fundamental que desde la Administración y desde el sector privado se hagan campañas de concienciación para lograr que los ciclistas, de forma voluntaria pero convencidos, acaben haciendo un uso generalizado del casco en zona urbana.

Señor presidente, ¿me deja hacer un pequeño inciso sobre el tema del alcohol?

El señor **PRESIDENTE**: Cinco minutos.

El señor **DIRECTOR DE LA FUNDACIÓN RACC** (Nadal Segalà): En el tema del alcohol, la reforma de la ley que se plantea respecto al aumento de las multas para las alcoholemias positivas desde los 500 a los 1.000 euros, a nosotros nos parece —empiezo de nuevo un poco por el final— que esta medida es parcial, no está del todo bien diseñada, y sobre todo no responde a una política integral de lucha contra el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 11

binomio alcohol-conducción. Nos parece una medida mal enfocada y en todo caso insuficiente respecto a lo que habría que hacer en nuestro país. Voy a ser muy breve sobre el diagnóstico que nosotros hacemos de la situación, pero sí me gustaría enseñar algunos números. Trataré de ir rápido.

En España, en el campo de la lucha contra el binomio alcohol—conducción, ha habido también unos resultados espectaculares en los últimos diez años. En la Fundación RACC hemos hecho una estimación de los ocupantes de vehículos, ya sean conductores o acompañantes, que han muerto y cuya muerte puede ser atribuida a una tasa de alcoholemia positiva. Estos datos se han sacado a partir de las memorias que hace cada año el Instituto Nacional de Toxicología. Hemos pasado de tener 1.982 ocupantes de vehículos que murieron en el año 2001 por causa de alcoholemia positiva a 511 en 2011, una reducción brutal. El consumo de alcohol junto con la conducción ha caído en España en los últimos años; en este punto, las políticas de prevención, de concienciación y de control han dado resultado, sin ninguna duda. De hecho, en términos globales, la caída ha sido mayor que la caída general de la siniestralidad que ha habido en España. Lo que ocurre es que, si miramos por tramos, vemos que en los últimos años esa mejora en la reducción de las alcoholemias positivas se ha ido ralentizando. No me voy a extender, pero solo les pediría que observen el tema de las tasas de positivos totales —la columna de la derecha—, donde vemos que la proporción de positivos totales sobre el número de muertos en carretera ha tendido a bajar hasta el año 2009, y a partir de entonces hay un repunte, de forma que la proporción de conductores que mueren con tasa de alcoholemia positiva tiende a crecer en relación con el número de conductores totales. Por tanto, hemos mejorado mucho, pero en los últimos años se detecta una ralentización en esa mejora. Una ralentización que podemos ver también si observamos cómo ha evolucionado el número de controles de alcoholemia y el número de controles que dan positivo. Las columnas en azul son el número de controles, que han ido aumentando; ese aumento del número de controles lleva a una caída importante de los positivos, que pasan de un 5% a un poco por debajo del 2% en los últimos años, pero vemos que esa caída tiende a estabilizarse, es decir, no logramos quitar a un 2% de la gente con tasa de alcoholemia positiva de las carreteras. Ahí seguramente tenemos un problema.

Me gustaría dar algún dato más sobre la situación en España. Insisto en que hemos mejorado, pero últimamente la cosa no va tan bien como pensábamos. ¿Cuál es nuestra situación en relación con el resto de países europeos? En este cuadro aparece reflejado el número de víctimas en accidente de tráfico con alcoholemia positiva en relación con el total de víctimas de accidentes de tráfico en distintos años y en distintos países. Si cogemos el año 2010, tenemos que en España hay un 30% de víctimas de tráfico con alcoholemias positivas, muy parecido al número de Francia; sin embargo, los demás países tienen unos números muy inferiores a los nuestros. Por lo tanto, en términos comparativos claramente tenemos un problema. Otro dato que me parece interesante poner de manifiesto es que la probabilidad que tienen los colectivos más jóvenes —hasta 30 años— de morir en accidente de tráfico con o por tasa de alcoholemia positiva en España es de alrededor de un 30%, un 35% superior a la media de la población; es decir, los colectivos jóvenes tienen una probabilidad de muerte por alcoholemia positiva superior a la de la media. El último hecho relevante que quería mostrar es que los muertos por accidente de tráfico con tasa de alcoholemia positiva tienden a tener en la mayoría de los casos tasas muy elevadas de alcoholemia. Es decir, las muertes con alcoholemia positiva se concentran en los niveles más elevados de alcoholemia.

Paso a explicar qué es lo que pensamos que se podría hacer desde una visión más integral del problema de las alcoholemias positivas en España. Nosotros proponemos cuatro medidas. Primero, instalar una tasa de alcoholemia cero para conductores noveles; actualmente los conductores noveles en España tienen un límite de tasa de alcoholemia inferior al del conjunto de la población, y nosotros proponemos que eso pase a cero, como ocurre ya en bastantes países europeos. Pensamos que eso sería muy clarificador a efectos de saber que si uno se acaba de sacar el carné de conducir, y eso atañe fundamentalmente a los jóvenes, no puede beber alcohol; no un poco, no puede beber en absoluto alcohol. La segunda medida va dirigida al tema de las multas; más que proceder a un aumento generalizado de 500 a 1.000 euros cuando se detecte una alcoholemia positiva, propondríamos que ese aumento se aplique a los conductores reincidentes y también a aquellos que tengan una tasa de alcoholemia superior a un cierto límite que habría que fijar, pero que penalizásemos sobre todo las más altas, que son las que tienen un nivel de siniestralidad y de muerte más elevadas.

Dos últimas propuestas que nos gustaría que se considerasen. Una, los denominados *alcohol lock*, esos dispositivos que inhabilitan el coche en caso de que el conductor haya ingerido un cierto nivel de alcohol. Esta es una petición que se ha hecho repetidamente desde el Parlamento Europeo y que a nosotros nos gustaría que se estudiase, que para ciertos transportes de mercancías o de personas se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 12

valorase desde la DGT la posibilidad de instalar estos *alcohol lock*. Por último, y aquí empalmo un poco con lo que he dicho en relación con las bicicletas, pensamos que en el tema del alcohol lo más importante es la concienciación, es decir, las campañas que hagan que el conjunto de usuarios se conciencien de los peligros que supone la ingesta de alcohol.

Presidente, siento haber traído a colación el tema del alcohol, pero me parecía interesante. Le agradezco que me haya dado estos minutos para exponerlo.

El señor **PRESIDENTE**: Yo también le agradezco que usted haya explicado la opinión de la fundación que preside en relación con un tema ciertamente importante como es el de la alcoholemia en la conducción. Creo que tanto su exposición como la del señor Laria han sido muy positivas para los objetivos de esta Comisión.

Vamos a abrir el turno de portavoces. En primer lugar, tiene la palabra el señor Canongia, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **CANONGIA GERONA**: Señor presidente, señorías, señores comparecientes, en primer lugar, en nombre del Grupo Socialista, les agradezco su presencia, sus trabajos, sus esfuerzos, sus luchas. Realmente, me he quedado un poco descolocado, permítanme que empiece así, porque aquellas preguntas o dudas que nos suscitaba la primera comparecencia, la segunda nos las ha respondido; respuestas que no compartimos al cien por cien, pero sí estamos muy cerca de los planteamientos expuestos en esa segunda comparecencia.

He de agradecer profundamente a la Fundación Mapfre sus trabajos, y al señor Laria que hiciera el esfuerzo de enviarnos estos dos documentos previos, que nos ha permitido poder analizarlos con profundidad y a tiempo. Observando este trabajo, a uno se le plantean una serie de dudas. Intentaré explicarme. El trabajo parte de una hipótesis de riesgo cero, para entendernos, y todos sabemos que en una sociedad moderna el riesgo cero no existe; en cualquier actividad de la vida hay un cierto riesgo; pretender que el riesgo sea cero no puede ser. Nos comparamos con una serie de países, pero el estudio lo plantea en números absolutos, no en números relativos. La accidentalidad en porcentajes está en cifras altísimas, como se ha podido ver después en la presentación del RACC, y compararlo con España, donde el uso de la bicicleta en ciudades es bajo, no parece muy razonable. En el estudio que nos enviaron ayer nos decían que el Observatorio Europeo de la Seguridad Vial había manifestado que para la gente que utiliza la bicicleta 40 kilómetros a la semana el riesgo de sufrir enfermedades coronarias era del 2,5% por año, mientras que en los que no utilizan la bicicleta está en el 4,5% por año. A nivel de costes, nos vamos a diez veces la no utilización de la bicicleta sobre la utilización de la bicicleta.

Yo comparto plenamente el planteamiento de la no obligatoriedad del casco. Cuando la Fundación Mapfre intenta buscar argumentos para su uso, se sirve de una encuesta en la ciudad de Madrid y le sale que solo un 20% de los ciclistas madrileños abandonaría la bicicleta si se les obligara a ir con casco y un 8% dudaría. Estarán conmigo en que hoy ser ciclista en Madrid es casi un acto de fe militante. Madrid no es precisamente una ciudad preparada porque no tiene carriles, etcétera, para poder ir en bicicleta. Otras ciudades del país han hecho las inversiones necesarias, quizá no suficientes aún, para poder introducir la bicicleta como sistema modal, y me referiré a una que conozco, no porque sea ni mejor ni peor que otra, sencillamente una que conozco y de la que además se dispone de información en la red y se ha estudiado, que es la ciudad de Barcelona. En estos momentos la ciudad de Barcelona tiene 125.000 usuarios de bicicleta pública, ya no hablo de la privada, o sea no militante, para entendernos, no es aquel señor que tiene la bicicleta en casa, sino que con una tarjeta va a una estación y retira una bicicleta. Son 125.000 los usuarios que en estos momentos están produciendo 50.000 desplazamientos diarios en la ciudad de Barcelona. Curiosamente el 44% son mujeres y la media de edad de los usuarios está alrededor de los 34 años y medio; eso quiere decir que si la media está ahí, las franjas de edad que utilizan la bicicleta son todas. También es verdad, por la orografía de la ciudad, que el uso de la bicicleta es de montaña a mar y en L'Eixample, es decir, en las zonas planas de Llobregat-Besòs, para entendernos, hay todos los carriles puestos, etcétera. En los 125.000 usuarios de Barcelona sí sería importante y significativo hacer una encuesta para saber si dejarían de utilizar el sistema público de bicicletas o no. Es decir, una cosa es llevar un carné en una cartera, pasarlo y correr, y otra cosa muy distinta es salir de casa, coger el tren, llegar a una estación a Barcelona, coger la bicicleta para desplazarse al trabajo y tener que ir con el casco debajo del brazo. Yo creo que los índices cambiarían muchísimo; sinceramente muchísimo. Y yo creo que esto es francamente significativo de la realidad, y hay que reconocer que si alguien ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 13

hecho esfuerzos en este país —y hay varias ciudades, y no pocas—, que ha hecho inversiones importantes para cambiar el urbanismo de sus ciudades para que la bicicleta pudiera vivir en ellas, a estos municipios que han hecho estas inversiones —y que no son pocas, repito— ahora tampoco les tenemos que penalizar.

Lo que también ha quedado claro a lo largo del tiempo —y la Fundación RACC así nos lo ha dicho— es que la obligatoriedad del casco, aunque el estudio australiano que usted nos ha presentado cierto es que tres años después ha sido desmentido, porque este estudio es de 2010, y hay otro ahora que lo desmiente —pero en fin, tampoco entremos aquí ahora en debates—, no soluciona el tema.

Y ya para concluir he de decir que aquí hubo un interviniente, un ponente que vino invitado, una persona de referencia en el mundo de la bicicleta en España, como es Pedro Delgado, y él vino a decir —y lo dejó aquí encima de la mesa en una cierta nebulosa— que probablemente la presión para la obligatoriedad del casco fuera dada por las aseguradoras, atendiendo a que no llevar casco y haber una ley que obligara a llevarlo en las ciudades nos llevaría a responsabilidades concurrentes; y por lo tanto las indemnizaciones en caso de accidente serían mucho menores en un caso respecto del otro. Es una nebulosa que quedó aquí, y evidentemente entiendo que la Fundación Mapfre también defiende los intereses de la empresa madre, y con un 20 % de la cuota de mercado del seguro del automóvil es lógico. No pongo nada en duda, sencillamente digo que da un poco la sensación de que el estudio está un poco encaminado a intentar justificar las bonanzas del casco, que no las pondré en cuestión en absoluto. Ahora bien, lo que a mí se me hace más difícil es la obligatoriedad del casco. Se me hace mucho más difícil entre otras razones porque estoy convencido de que si queremos que haya bicicletas, como muy bien se ha dicho —y lo siento, pero es que coincido plenamente—, ha de pasar algo parecido a lo del mundo del esquí, o sea no por obligación, sino por responsabilidad de aquel que va en bicicleta. Y para que no digan, aunque comparta muchas cosas de la intervención del director del RACC, al señor Nadal le quisiera hacer una serie de...

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que se apresure, porque vamos mal de tiempo.

El señor **CANONGIA GERONA**: ...preguntas concretas. Una, si la Fundación RACC tiene estudiado el coste económico que supondría introducir la velocidad variable en España. Una cosa es el modelo francés, otra cosa sería el modelo de las carreteras inteligentes, las autovías inteligentes que automáticamente van cambiando la velocidad según los flujos de circulación, etcétera, que son modelos ya distintos.

Y por último, sí hay otra cosa que a mí me preocupa, y me preocupa sobremanera de estos papeles que nos han llegado de la ley. Hoy en día queda claro que conducir bajo los efectos de las drogas es punible, y en cambio se pasa de «conducir bajo los efectos de las drogas» a «en presencia de drogas». Y me explicaré: no son lo mismo ciertas drogas farmacéuticas, farmacológicas, que están y que por lo tanto ante un problema judicial, yo me estoy medicando, o la víctima o el causante del accidente se está medicando, y evidentemente tiene presencia de una droga en el cuerpo, por medicación, y en cambio no está conduciendo bajo los efectos de una droga. Es una precisión, pero como cuando legislamos tenemos que afinar muy mucho las palabras que utilizamos, me gustaría que nos lo pudiera aclarar.

El señor **PRESIDENTE**: El turno del Grupo Parlamentario Popular lo van a compartir las diputadas Irene Moreno y Ascensión Carreño. Tiene en primer lugar la palabra la señora Moreno.

La señora **MORENO FELIPE**: En primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Popular quiero agradecer la comparecencia de don Julio Laria del Vas, director general del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre, porque su comparecencia de aquí creo que es muy útil para el trabajo que se está llevando a cabo en el seno de la Comisión con motivo de la reforma que está encima de la mesa del reglamento de circulación; además porque ha aportado datos objetivos, y de hecho es el único estudio que tenemos con datos recientes en España del uso del casco y su relación con las lesiones en los ciclistas. Por lo tanto, la enhorabuena a esta fundación por lo que puede aportar para la seguridad de los ciclistas en España. Y también quiero agradecerle que haya tenido la deferencia de enviarnos la documentación y de presentarla en primicia en la sede del Congreso.

A raíz de su comparecencia extraemos datos muy reveladores, muy importantes y que quiero destacar. En primer lugar, que el hecho de que se potencie el uso de la bicicleta hace que haya aumentado la siniestralidad de los ciclistas en grado mayor en estos últimos diez años; también que el 57 % de los fallecimientos tuvo como causa principal el traumatismo craneoencefálico; que el 46 % de las víctimas no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 14

utilizaba casco; que un 25% de los fallecidos son menores, en gran parte, y casi un 30% de cero a veinticuatro años, por lo tanto un dato a tener en cuenta; que las lesiones de cabeza están claramente relacionadas con la gravedad del accidente, y son responsables de tres de cada cuatro muertes de ciclistas que sufren una colisión; y además las lesiones en la cabeza graves o muy graves son igual de frecuentes tanto en ciudad como en carretera. Esto en cuanto a la siniestralidad y en cuanto a lo que podemos comentar de fallecimientos. Pero también arroja datos positivos, y es que entre un 63% y un 88% del uso del casco puede hacer que se reduzca el riesgo de lesiones de cabeza, algo que consideramos importante, y que la efectividad del casco en ciclistas en el caso de niños es mayor que en el caso de adultos, puesto que los niños sufren más caídas, más lesiones, y el efecto protector del casco es mayor en el caso de los menores.

Por lo tanto si en esta Comisión, y a raíz del debate que se está llevando a cabo en cuanto a la reforma legislativa, todos estamos de acuerdo en que hay que potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte saludable y ecológico, desde luego convendrán conmigo en que se tiene que hacer atendiendo a criterios de seguridad; y desde luego una sociedad del siglo XXI y un Gobierno que debe actuar con rigor así debe contemplarlo. Por eso —y ese es el único motivo, y no otros que se están esgrimiendo aquí— esto ha llevado a que el Gobierno esté contemplando la posibilidad de que sea obligatorio el uso del casco en menores de dieciocho años en el entorno urbano.

En cuanto a algunos de los motivos que se esgrimen para decir que esta medida no es positiva es que puede ser disuasoria, que puede disuadir a algunos ciclistas del uso de la misma. En su estudio aportan que alrededor del 18% son los que declararían que no usarían el casco, que de usar el casco de forma obligatoria dejarían de usar la bicicleta. Por lo tanto yo creo que tampoco es una gran mayoría, y que a lo mejor a través de políticas que ahora le quiero formular a través de una pregunta podríamos hacer que ese porcentaje se concienciara de lo importante que es el uso del casco, y por lo tanto bajaría ese porcentaje de los que dejarían de usar la bicicleta por el mero hecho de tener que ponerse un casco.

Señorías, yo creo que el uso del casco es indiscutible, que aporta seguridad a los ciclistas, que en una sociedad moderna debemos tenerlo en cuenta, y por ello me gustaría formularle dos preguntas. Una de ellas, si cree que con adecuadas campañas de concienciación se podría reducir el número de ciclistas que manifiestan que dejarían de usar este medio de transporte en caso de que el uso del casco fuese obligatorio, y si cree que realmente el uso del casco reduciría las tasas de mortalidad y de siniestralidad, y de lesiones graves o menos graves en los ciclistas.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora tiene la palabra, también por el Grupo Parlamentario Popular, la señora Carreño.

La señora **CARREÑO FERNÁNDEZ**: Yo también quiero saludar, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, a don Miquel Nadal. Creo que en el debate que se ha abierto en torno a la obligatoriedad del casco, y que se haga en esta Comisión escuchando a personas expertas como ustedes, como a las que hemos escuchado y a las que han venido ya y a las que faltan también por venir, se pone de manifiesto la importancia del Parlamento y del debate en este caso, y sobre todo que se escuche y que se ponga de manifiesto lo que opinamos todos; eso creo que es imprescindible.

En el primer tema que el señor Nadal ha desglosado en cuanto al límite de velocidad me parece muy interesante y coincidente con la línea del Grupo Popular, y tomamos nota de ello, porque nos ha parecido que los criterios que ha desglosado están en la línea en la que vamos a trabajar. Y porque como ha apuntado tenemos unos datos muy buenos con respecto a la reducción de siniestralidad en las carreteras; y como decía, no queremos que el aumento de la velocidad vaya en detrimento de los buenos datos y de los buenos resultados que tenemos.

Ustedes han presentado —y específicamente Mapfre— un amplio estudio sobre las consecuencias relativas al no uso del casco, muy interesantes y que ponen de manifiesto que el casco es un elemento de protección que reduce la gravedad de los accidentes. Respecto a la importancia, a la que se refería el señor Nadal, que queremos que tenga la bicicleta, como usted ha dicho, el Gobierno está apostando por la cultura de la bicicleta en todos los sentidos, ese es nuestro eslogan. Y para nosotros el casco no es el único elemento: son muchas las comunidades autónomas, los municipios que han invertido en infraestructuras para el fomento de la bici, el alquiler de las bicicletas, pero hay que ver cómo gestionamos que esos ciclistas estén en la carretera, y ese es el objetivo del Grupo Parlamentario Popular y el objetivo principal del Gobierno.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 15

Usted ha dicho que el personal de su fundación se desplaza por medio de distintos transportes: pues de ahí el trabajo por una movilidad sostenible. Mi grupo apuesta y trabaja, al igual que el Gobierno, por una movilidad sostenible; luchamos por mejorar la salud, por mejorar nuestro medio ambiente, y vemos cómo incluso el Ministerio de Fomento está hablando de movilidad sostenible refiriéndose a la bicicleta. ¿Qué podríamos hacer para educar al conductor para que conviva con la bici? Yo creo que ese es uno de los principales objetivos también, no solamente eso. Muchas veces pensamos que regular es poner barreras, y yo creo que hay que reconocer que es la primera vez que en un reglamento hay un apartado específico de la bicicleta, y creo que eso es también lo importante.

Usted y su fundación han pedido incrementar las medidas de seguridad vial para reducir el índice de mortalidad de los peatones, y en su página web han colgado unos datos muy interesantes recogidos por el comité de seguridad y prevención de lesiones infantiles, de la Asociación Española de Pediatría, y que curiosamente a mí me gustaría comentar, porque más del 70% de los menores de cinco a catorce años montan en bicicleta; y por otra parte, según la Dirección General de Tráfico, aproximadamente más del 20% de los fallecidos en accidente de tráfico entre diez y catorce años eran usuarios de bicicleta, y la causa principal de fallecimiento fueron las lesiones en la cabeza. En este sentido el uso del casco resulta imprescindible para reducir el riesgo de sufrir lesiones graves en la cabeza. Por tanto se estima que el uso correcto del casco reduce el riesgo de lesión craneal y cerebral entre un 63% y un 88%, y que el riesgo de fallecimiento desciende en un 26%. Por tanto yo creo que esos datos ponen de manifiesto que es un elemento de seguridad imprescindible en todas las vías, tanto para menores y adolescentes como para los propios padres y los adultos, que deben dar ejemplo y explicar a los menores por qué es necesario proteger la cabeza. Yo a ustedes hoy les he oído relatar los patrones de comportamiento, y ese es nuestro objetivo, el de todos, y que debe plantearnos cada actuación en esa línea. Por tanto existe una necesidad de mejorar la seguridad de los entornos escolares, debido sobre todo a la existencia de vehículos mal aparcados, tráfico intenso, exceso de velocidad, y sobre todo también a veces por la mala señalización vial. ¿Cuáles son sus propuestas en este sentido, las que propondría su fundación? Y por otro lado, ¿considera necesario intensificar el fomento de la enseñanza de la educación vial en los centros docentes de toda España, y que se ponga especial atención al papel que deben desempeñar los alumnos como peatones, pasajeros, ciclistas, patinadores y conductores de ciclomotor? ¿Qué medidas urgentes se deben potenciar en este sentido?

Y para finalizar unas reflexiones: ¿de quién aprenden los niños las normas de circulación y seguridad? ¿Están sensibilizados los padres, los profesores y los alumnos acerca de la importancia de la educación vial en el aula? ¿Y qué comportamientos de riesgo manifiestan los niños y los adultos? ¿Qué medidas propone usted en este sentido?

El señor **PRESIDENTE**: Acaba de llegar el portavoz de Convergència i Unió de su reunión de Junta de Portavoces, por su muy complicada agenda de la mañana, y vamos a darle la palabra por tiempo de cinco minutos.

El señor **JANÉ I GUASCH**: En primer lugar, pido excusas a los dos comparecientes porque el inicio de esta Comisión ha coincidido con la Mesa del Congreso, de la que formo parte, y tengo asistencia obligada, con lo cual no he podido seguir directamente el contenido de sus comparencias, aunque sí a través de la documentación que don Julio Laria del Vas nos hizo llegar ya antes de esta Comisión pude también seguir exactamente el posicionamiento, que agradezco, al igual que conozco también la posición del señor Nadal, director de la Fundación RACC; ambas comparencias han sido pedidas expresamente por Convergència i Unió para que pudieran aportar su criterio especializado, y criterio además estudiado de las propuestas que en este momento estamos viendo, ya sea en esta Comisión de Seguridad Vial, ya sea también en la propia Comisión de Interior cuando vamos a aprobar el proyecto de ley cuyo debate a la totalidad tendrá lugar el próximo jueves de la semana que viene; con lo cual estamos en plena efervescencia del debate de la reforma del texto de seguridad vial.

En este sentido les quería plantear algunas preguntas concretas, y como solo tengo cinco minutos, y agradeciéndole también al presidente que me haya dejado intervenir, una primera pregunta. Lo decía ahora el anterior portavoz, y es lo relativo a los temas de educación vial. Todo lo que sea educación vial quizá nos puede ahorrar exigencias obligatorias en normas con rango de ley; si avanzáramos en el civismo en la educación quizá muchos accidentes de tráfico los podríamos evitar, no se darían, tendrían ese efecto preventivo, ese efecto claramente de establecer unos parámetros que desde el peatón hasta el ciclista hasta el que conduce una moto o un vehículo a cuatro ruedas son necesarios. Y ahora precisamente se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 16

está debatiendo un proyecto de ley muy importante, muy controvertido, al que nuestro grupo es totalmente contrario por otras razones, pero que precisamente en el Senado el Grupo de Convergència i Unió una vez más, ya lo habíamos hecho en la anterior reforma educativa, hemos presentado enmiendas para que la educación vial, para que esos principios estén más presentes y sean obligatorios en determinadas fases de la educación primaria, de la educación secundaria; y por lo tanto les queríamos pedir su criterio. No les oculto que con esas enmiendas que ha presentado Convergència i Unió nos hemos hecho eco, hemos reflejado el propio criterio de la Fiscalía especializada de don Bartolomé Vargas, que nos las ha aportado a los grupos parlamentarios. Y no quiero tampoco dejar de citar a una persona, a la señora Mar Cogollos, que de forma insistente, cada vez que ha habido una reforma educativa ha planteado desde Aesleme a todos los grupos esa necesidad. Por tanto les queríamos pedir su criterio sobre esa implantación de la asignatura de educación vial y de reforzar esa educación vial en los ciclos formativos de la educación obligatoria.

Y por último —su criterio exacto sé que ya lo han manifestado a lo largo de las comparecencias— quisiéramos su criterio exacto ante el artículo del proyecto de ley que prevé la obligatoriedad del casco para el ciclista en vías urbanas, si no es mayor de edad. Sé que se han afirmado otros criterios —quince años creo que era el criterio que aportaba la Fundación RACC—, pero a la hora de intentar transaccionar una enmienda en ese proyecto de ley que inicia su debate parlamentario el próximo jueves en el Pleno, ¿cuál sería la edad que en todo caso podríamos aceptar como edad que sea objeto de consenso, que sería lo deseable por parte de los distintos grupos parlamentarios de esta Cámara?

Y para finalizar también todo el tema relativo al alcohol, que sé que también ha sido objeto de la comparecencia de hoy, entendemos desde Convergència i Unió que requiere de un amplio consenso, porque cualquier medida que sea fácilmente vendible ante el escaparate —vamos a multar a todo el mundo con tal cantidad—, pero que no distinga absolutamente ningún supuesto, puede quizá ser muy llamativa pero poco eficiente para los resultados que se pretenden en esta Comisión de Seguridad Vial, y por tanto también quería en este sentido conocer sus criterios. Y les agradecemos desde Convergència i Unió una vez más su intervención y su aportación hoy en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar un turno a los dos comparecientes para que puedan responder a todo lo que se ha planteado. Yo les pediría que fueran lo más sintéticos posible —ya lo han sido antes—, puesto que llevamos bastante retraso y debemos culminar nuestro orden del día. Señor Laria del Vas, tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD VIAL DE LA FUNDACIÓN MAPFRE** (Laria del Vas): Aquí hay muchos temas, y voy a intentar ser lo más estricto posible con el tiempo. Hay un par de temas que sí me gustaría aclarar con carácter previo. Buscar argumentos no es nuestro objetivo, señoría; nosotros traemos un estudio, que además le ofrezco la posibilidad, como le he dicho antes, de que aquí o fuera de aquí, es decir, en sede parlamentaria o fuera, podamos discutirlo, bajar a detalle, y ver y destripar toda la información que tiene. Eso está abierto a cualquier persona, a cualquier diputado por supuesto, que así lo quiera ver. Son datos reales, son datos de pagos; no hay absolutamente ningún tema que nos preocupe enseñarle. Por tanto no buscamos argumentos, buscamos la verdad, porque he empezado diciendo en mi intervención que lo más importante era poder aportar datos e información española, nuestra, no comparativas ni alemanas ni francesas ni de ningún sitio, sino datos españoles de la realidad española. Y evidentemente también le puedo dar hasta la cifra exacta de ciclistas que han tenido lesiones en Barcelona, se la puedo dar, y hasta la fecha —y la hora, si quiere—, si es de noche o de día y si llevaban casco o no lo llevaban. Le garantizo que nos lo sabemos, hemos hecho bien los deberes.

Hay un tema que no me corresponde a mí, porque yo soy director general del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre, y ha hecho usted alusión a un tema de seguros que ya efectivamente otro compareciente dejó en el aire, sembrando cierta duda. Y le voy a contestar muy simplemente: me parece de un desconocimiento absoluto sobre el derecho español, el derecho civil y de responsabilidad civil plantear cualquier género de duda sobre el aseguramiento o no aseguramiento en virtud del casco o no casco; de verdad que me parece de un absoluto desconocimiento. Tenemos un Código Civil, tenemos un derecho civil, y se sustancia como se sustancia. Entonces me parece que no procede en absoluto hacer ninguna alusión sobre este tema. Por otra parte, tengo que decirle que de toda la muestra que hemos presentado hoy todos han sido debidamente indemnizados en relación con el sistema de valoración de daño corporal que rige en España.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 17

Usted cita la encuesta: realmente no nos ha dado tiempo a hacer más, y la hicimos en Madrid porque pensamos que la comparecencia iba a ser en septiembre y no en noviembre, sinceramente; pero estamos trabajando en la encuesta. ¿Por qué? Porque necesitábamos saber no solamente los datos digamos técnicos, científicos, sino que también necesitábamos saber qué opinaba la gente que va conduciendo. La muestra se refiere solamente a ciclistas que no utilizaban casco en el ámbito urbano de Madrid, y además distinguimos dos zonas: paseo y zona de trabajo. La base de la muestra es científica, lo que pasa es que si efectivamente usted me pregunta: ¿representa la opinión de los ciclistas de Barcelona? Seguramente tendría que decir que no, salvo que hayamos dado con un ciudadano de Barcelona que estuviera por Madrid, pero no era el caso. Estamos trabajando en ello porque sí queríamos de alguna manera saber un poco de qué estábamos hablando. Solamente hicimos encuestas a personas que no utilizaban casco, y de ese resultado aparece el 18 %. Fíjese que no ha citado un dato que me parece muy relevante: de ese 18 % un 7 % dice que no utiliza el casco porque no vale para nada, porque no le protege. Y ahora, si me permite hilar con usted, señoría, evidentemente tenemos una gran labor que hacer, porque si de ese 18 % el 7 % dice que no vale para nada tenemos claramente los deberes por hacer en relación con la promoción y el uso del casco. Clarísimamente. Claro que las campañas hay que hacerlas, y hay que hacerlas ya, ya tendríamos que estar trabajando en ellas, y hacerlas de común acuerdo con todos, no con diferentes mensajes, sino todos de acuerdo.

Había tres cuestiones más que me gustaría contestarle, señor Jané. Educación vial: ¿nos puede ahorrar obligaciones? Clarísimamente sí. Pero también me gustaría plantear alguna cuestión más, y es que existe en la teoría de la educación, como usted bien sabe, el aprendizaje vicario y el aprendizaje social. Hay un famosísimo autor, el profesor Albert Bandura, con una serie de experimentos sobre cómo aprenden los niños en relación con la conducta de los padres. Cuesta trabajo entender desde el punto de vista pedagógico —y lo hemos hablado con muchos pedagogos— cómo estamos mandando a un niño el mensaje de ponte el casco, que es muy útil para ti, y sin embargo yo hago lo que quiero. Y eso lo hemos hablado también con los pedagogos, y plantean muchísimos reparos; en la teoría del aprendizaje social no buscamos un argumento, está ahí, señoría; existe literatura de todo tipo para ilustrarse, y yo pondría ahí el acento. Tenemos un problema, y tenemos el problema porque tenemos que educar a nuestros hijos en virtud de lo que nosotros hacemos, y en eso me parece, señoría, que algunas veces trivializamos con la importancia de la educación de los padres en relación con los hijos, y sobre todo en materia de seguridad vial. Desde luego entre eso y nada me quedo con la educación en las aulas.

Quería su señoría un pronunciamiento exacto sobre la obligatoriedad para quienes no son mayores de edad. Yo me he pronunciado en virtud de un estudio en el sentido de que me parece que sería bueno y necesario la protección integral. Si usted me dice una edad —dieciocho, dieciséis—, bien, pero desde una perspectiva de protección integral me quedo insatisfecho.

Y desde luego para terminar con lo del alcohol mi primera transparencia hablaba precisamente de una cierta incongruencia entre la propuesta de sanción por conducción bajo los efectos del alcohol de 1.000 euros en relación, por ejemplo, con circular a 150 kilómetros por hora con 100 euros y cero puntos de retirada; no tiene equilibrio, y eso hay que resolverlo. Porque además el mensaje es que parece que fomentamos que si usted corre, pasa más bien poco; si bebe, ya se está usted pasando. Y estamos hablando otra vez de uno de los cinco factores de riesgo: velocidad, alcohol, uso del cinturón de seguridad, casco, y sistema de retención infantil. Y ahí tendríamos que ser realmente homogéneos y cerrar filas en relación con estas conductas.

No sé si les he respondido, señorías.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora tiene la palabra el señor Nadal.

El señor **DIRECTOR DE LA FUNDACIÓN RACC** (Nadal Segalà): Voy a tratar de ser breve. En relación con las preguntas que planteaba el representante del Grupo Socialista, el señor Canongia, le contesto muy rápidamente. ¿Cuál es el coste económico de implantar la velocidad variable? No lo sabemos. Es caro; es caro. No es algo en lo que te limites a poner una señal y ya basta, sino que está claro que hacerlo bien, hacerlo con paneles electrónicos tiene un coste sin duda.

Mencionaba usted también el tema de la distinción entre conducir bajo efectos de droga y en presencia de drogas, y hacía usted referencia —he entendido yo— al tema de los fármacos. Yo le voy a enseñar aquí muy rápidamente un gráfico que yo creo que es muy interesante. Aquí tenemos un poco la prevalencia del alcohol, de los psicofármacos, de los fármacos y de las drogas en los conductores muertos en España en los últimos años. Estos son datos de nuevo del Instituto Nacional de Toxicología. La línea verde es de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 18

que yo he hablado cuando decía que en el año 2012 el 35 % de los conductores muertos en España tenían una tasa de alcoholemia positiva. La línea roja es el mismo indicador para presencia de drogas: vemos que es muy inferior, porque la línea roja se basa en la escala izquierda, y pasamos de un 9 % a un 12 % de conductores muertos habiendo ingerido drogas en España en los últimos años —aun así un 12 % es una cifra importante—. A lo que voy, a los psicofármacos, que es la línea morada: pasamos de un 3,6 % a un 13,5 %, es decir, un aumento espectacular que hace que los psicofármacos pasen de ser no diré insignificantes, pero sí que tengan una presencia muy baja, a que estén por encima de la presencia de drogas en los conductores muertos en España en los últimos años, y que se les ha hecho una autopsia por parte del Instituto Nacional de Toxicología. Por tanto tenemos un problema aquí, y esto hay que abordarlo sin duda.

La señora Carreño habla de muchas cosas en el tema de la bicicleta: yo creo que tanto en el tema de la velocidad como en el tema del casco en la bicicleta nosotros estamos fundamentalmente de acuerdo con lo que se está proponiendo por parte del Gobierno. Yo diría que en el tema del casco tenemos una apreciación de matiz. Nosotros diríamos: no obliguemos a todo el mundo a llevar casco, pongamos un límite de edad por debajo del cual sea obligatorio. Nosotros seríamos más partidarios de que ese límite fuese alrededor de los quince años, entre quince y dieciocho no sé si hay mucha diferencia o no; no sé si los datos nos pueden ayudar a tener un poco más de luz sobre lo que eso puede suponer o no. Pero insisto en que estamos en un tema de matiz. A mí me gustaría insistir en que a nosotros nos gustaría que en cinco años todos los ciclistas que circulan por ciudad lleven casco. Y la discusión que estamos planteando aquí es qué hace falta para que eso sea así. Nosotros planteamos: en un primer momento pongamos una cierta obligatoriedad, hagamos campañas —porque creemos que es muy importante que desde la Administración se hagan campañas—, démonos un plazo de tiempo y evaluemos, a ver qué ha pasado, tengamos más información. Pero en España yo creo que a menudo somos muy aficionados a pasar de cero a cien de la noche al día. Está muy bien que en el nuevo reglamento por primera vez se hable de la bicicleta como un medio preferente en ciudades, está muy bien, es una novedad fantástica; pero si eso tiene que suponer que ahora de la noche al día pasemos a obligar a todo el mundo a llevar casco, sabiendo que llevar casco es bueno porque protege, etcétera, yo no sé si desde el punto de vista de generar complicidades con el colectivo es la mejor estrategia. Pero insisto en la importancia de las campañas de concienciación al respecto.

En el tema de educación yo creo que el señor Laria del Vas ha hablado sobre ello. Yo le digo al señor Jané que nosotros siempre hemos apoyado que la educación vial entre en los colegios. De hecho cuando no lo ha hecho la Administración, nosotros lo hemos hecho por nuestro lado, como también lo ha hecho la Fundación Mapfre. Ojalá finalmente se logre que eso sea así. Nosotros desde la Fundación RACC ponemos a disposición de los colegios los materiales que faciliten que esa entrada de la educación vial fundamentalmente en la ESO sea posible.

Acabo con el tema del alcohol. Yo he hecho aquí una serie de propuestas que nos parecen útiles. Usted hablaba de la importancia de que en materia de conducción y alcohol haya consenso: es fundamental que haya consenso; es fundamental que haya complicidad entre el regulador y el regulado. Si el usuario, si el conductor percibe que lo único que hay es una medida de tipo sancionador, pero que no hay nada más detrás, yo creo que estamos perdiendo una oportunidad para mandar un mensaje de que estamos intentando no solo sancionar, sino incentivar, educar, en definitiva mejorar una situación que es mucho mejor que la que teníamos hace unos años, pero que todavía tiene margen para mejora.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Laria quiere hacer una precisión de un tema del señor Jané, y tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD VIAL DE LA FUNDACIÓN MAPFRE** (Laria del Vas): Perdón, señoría, pero es que se me ha olvidado un tema fundamental. Nos parece absolutamente imprescindible que se incorporen los comentarios, y en definitiva que se incorpore el concepto de seguridad vial en la ley, tal y como usted había manifestado, y que se hace eco de lo que ha planteado la Fiscalía. Nos parece absolutamente fundamental porque refuerza en el ámbito infantil, en el ámbito de los colegios un concepto que tiene que ser claro, que es el de la educación vial. Y nos parece importantísimo que se puedan incorporar esas enmiendas que usted manifestaba, y que como Fundación Mapfre apoyamos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 19

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Julio Laria y don Miquel Nadal por sus aportaciones, que creo que han sido muy positivas, además de la abundante documentación que nos han entregado y que los señores diputados ya tienen a su disposición. Les agradezco en nombre de la Comisión su aportación.

Vamos a suspender la sesión durante cinco minutos, y vamos a sustanciar las dos comparecencias que restan, la de don Antonio Hernando y la de doña María Eugenia Domenech, conjuntamente, tal y como hemos hecho antes, por motivos de ser capaces de concluir esta Comisión en una hora razonable.

Se suspende la sesión por cinco minutos. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR REPRESENTANTE DEL SERVICIO DE MEDICINA INTENSIVA DEL HOSPITAL 12 DE OCTUBRE, MADRID (HERNANDO LORENZO), PARA INFORMAR SOBRE LA OBLIGATORIEDAD DEL USO DEL CASCO DE BICICLETAS EN LAS CIUDADES. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 219/000439).**

— **DE LA SEÑORA PRESIDENTA DE P(A)T-AP(A)T (DOMENECH MORAL) PARA INFORMAR SOBRE LA OBLIGATORIEDAD DEL USO DEL CASCO DE BICICLETAS EN LAS CIUDADES. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 219/000419).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a reanudar la Comisión para sustanciar las comparecencias de don Antonio Hernando, del Servicio de Medicina Intensiva del Hospital 12 de Octubre de Madrid, para informar sobre la obligatoriedad del uso del casco de bicicletas en ciudades, solicitada por el Grupo Parlamentario Popular; y de doña María Eugenia Domenech Moral, presidenta de P(A)T-AP(A)T, también con el mismo objetivo, solicitada por el Grupo Parlamentario Socialista. Vamos a seguir la misma mecánica que en las anteriores. Doy la bienvenida a ambos comparecientes. Les agradezco muchísimo que hayan dedicado parte de su tiempo a estar con en la Comisión. Para nosotros, conocer sus aportaciones va a resultar muy importante. Como siempre, voy a tener que pedirles que sean lo más concisos que puedan en la administración del tiempo; ya sé que esto es un esfuerzo adicional, pero estoy convencido de que va a redundar en la eficacia de nuestra Comisión.

Señor Hernando, tiene usted la palabra.

El señor **REPRESENTANTE DEL SERVICIO DE MEDICINA INTENSIVA DEL HOSPITAL 12 DE OCTUBRE** (Hernando Lorenzo):

Muchas gracias a la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados por ofrecerme la oportunidad de exponer mi punto de vista, básicamente como médico asistencial de una unidad de cuidados intensivos. Yo traía un guion, pero hasta cierto punto lo voy a cambiar, al hilo de lo que he estado escuchando aquí. Se ha hablado de determinados conceptos, por ejemplo el riesgo para los ciclistas. Yo entiendo lo siguiente, y es una reflexión: riesgo es frecuencia por peligrosidad. Obviamente, una persona que cruza una autopista con mucho tráfico, si la cruza un solo día la frecuencia es excepcional, pero el riesgo es altísimo. Estamos hablando de bicicletas. En España aproximadamente hay 3 millones de bicicletas, y si se utilizan a diario la frecuencia es grande; como vehículo es el segundo, después de las motocicletas, en cuanto a riesgo intrínseco por utilización. La frecuencia por peligrosidad es alta; por tanto, el riesgo es grande. Segundo, se ha hablado también de que está fuera de toda duda la utilidad del casco en cuanto a reducción de los traumatismos craneoencefálicos, que son la causa principal de muerte; prácticamente tres cuartas partes de los que tienen un accidente con bicicleta tienen traumatismo craneoencefálico y mueren debido a esa lesión.

He traído algunas cosas que me hacen pensar. En el año 2011, según estadísticas y cifras de la Dirección General de Tráfico, fallecieron 49 ciclistas; de ellos, 12, es decir prácticamente la cuarta parte, un 25 %, en vías urbanas. Pero es que siguen produciéndose. Esto es del mes de agosto del año 2013 y mueren tres ciclistas en un día. Se ha hablado también de los niños en cuanto a la propuesta de que sea a partir de determinada edad cuando, en todo caso, se hiciera obligatoria —se ha hablado aquí de 15 años, etcétera—. Obviamente, los niños —también se ha hablado de técnicas de educación— yo creo que deben emular a los mayores; si los mayores no están obligados a utilizarlo, es difícil transmitirlo a los niños. El día 13 de noviembre, hace menos de una semana, fallece en ámbito urbano un ciclista en Ciudad Real; es decir, ámbito urbano, relativamente poca velocidad por esa circunstancia.

Me he permitido traer tres casos de nuestra unidad de cuidados intensivos; son casos reales. No puedo sustraerme a la subjetividad. Independientemente de que se haga un análisis frío, de números, he

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 20

traído cuarenta artículos y un CD que dejo a disposición de la Comisión con la bibliografía, por si les puede ser de utilidad. Como invitado, creo que tengo que transmitir de alguna forma —no puedo sustraerme a ello— mi impresión personal. Comento un caso del año pasado. Una mujer de 37 años, que se cae yendo en bicicleta, al ingresar en el hospital tiene un Glasgow 4 —la situación Glasgow 3, como ustedes saben, es situación de muerte cerebral—; es decir, está solamente un punto por encima de la situación de muerte cerebral. En el duodécimo día, después de una evolución mala, hay que avisar a los familiares de que desgraciadamente esta mujer, teniendo un riesgo de muerte superior al 75 % en los tres primeros meses, de momento está en una situación prácticamente de muerte cerebral cuando se la traslada a planta. ¿Qué lesiones tenía? Una fractura parietal y un hematoma subdural, que se ve en esas fotografías.

El segundo es un chico de 29 años. Ingresa porque baja una cuesta a velocidad y choca contra un árbol, sin llevar casco. Presenta una contusión en la región parietotemporal izquierda y frontal derecha. ¿Por qué específico las localizaciones? Porque son las más frecuentes según las estadísticas, en zona frontal y en zonas parietales; además se ha discutido de la protección que los cascos conferirían. Hay estudios, algunos de los cuales contradecían la utilidad, sobre todo en las contusiones en zona parietal y en zona temporal, pero son perfectamente contestadas por ingenieros británicos, en concreto una de la Universidad de Nottingham, que dice que reducen el 75 % la lesividad incluso en esas zonas; desde luego la protección para zona frontal esta fuera de toda duda. Este chico, que tiene 29 años, no tiene, afortunadamente, lesiones intercraneales en el TAC, evoluciona bien y al día siguiente se le manda a planta. ¿Qué ha generado? Dos días de estancia en la UCI, y cada día de estancia en la UCI son 2.500 euros —si estamos considerando también el coste económico en una época de restricción como en la que nos encontramos, hubiera sido perfectamente evitable—: multipliquemos eso por la cantidad de neurotraumatizados, aunque sean de carácter relativamente leve o moderado, como era este, con un Glasgow 11, y que en las unidades de cuidados intensivos de politrauma de nuestros hospitales genera un coste perfectamente evitable.

El tercero es un varón de 33 años que —se desconoce el mecanismo que lo provocó— es encontrado por los sistemas de emergencia médica con un Glasgow 4. Estaba igual que la chica que evolucionó desfavorablemente y que ha quedado prácticamente en situación de muerte cerebral, como decía, con un riesgo muy alto de muerte; pero este chico, afortunadamente, ha evolucionado bien. Despierta y sube a planta al cabo de doce días en situación de Glasgow 15, es decir, perfectamente consciente y orientado; pero ha generado doce días de estancia en la UCI. Ha tenido que ser sometido a técnicas para nada inocuas, como son ventilación mecánica, monitorización mediante procedimientos incruentos de su tensión arterial, etcétera. Son reflexiones que estoy haciendo al hilo de lo que estamos hablando.

Antes se ha hablado del coste que puede suponer en dos sentidos la obligatoriedad de uso de casco para ciclistas en ámbito urbano. El coste económico me parece que es perfectamente asumible por una razón. Los precios de coste —ustedes pueden entrar en Internet y hacer una búsqueda prácticamente instantánea— varían desde 260 euros el más caro hasta 20 euros el más barato; hay dos modelos y en medio una gama de precios. Todos están normalizados, es decir, han pasado los estándares de protección suficientes para que las instituciones acreditativas de normalización los hayan considerado útiles. Creo que 20 euros son perfectamente asumibles desde el punto de vista económico. Después, se ha hablado también aquí de que podría constituir una desincentivación si se obliga a los ciclistas a utilizar casco. Hay experiencias que yo creo que avalan lo contrario. En Barcelona en concreto se hizo una campaña por el ayuntamiento para los motociclistas de forma que durante un mes la Policía municipal o la Policía urbana de Barcelona requisaba los ciclomotores a todo aquel que no llevaba casco; le decían: o te lo compras y puedes seguir circulando o no recoges el vehículo. Eso incrementó prácticamente la utilización de casco en ciclomotoristas superior al 95 % en Barcelona. ¿Qué quiere decir eso? Que cuando te obligan, no te queda más remedio que hacerlo, so pena de que asumas las consecuencias. Además, en cuanto a la diferencia de utilidad en campañas de educación, respecto a campañas punitivas —podríamos decir— o sancionadoras y que obligan, hay varios estudios. He traído también uno. En concreto, en países como Australia, Canadá, etcétera, y en determinadas regiones de las diez de Canadá, donde la tasa de utilización era baja, ha habido campañas de educación que han favorecido el uso de casco aproximadamente entre un 5 % y un 7 %; pero en otras regiones la obligatoriedad —en las regiones en las que se obligaba— hizo que pasara del 48 % al 90 %. La necesidad de tener que hacer algo, yo creo que de alguna forma obliga.

Además —me remito a un término por lo menos orientativo o comparativo con los ciclomotoristas, no motoristas de motos de alta cilindrada—, Servadei, un neurocirujano italiano, demostró lo siguiente: desde el momento en que en la zona en la que él tenía el servicio de neurocirugía del que era responsable se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 21

obligó a la utilización del casco por ciclomotoristas, desapareció prácticamente el hematoma epidural. Es una lesión intracraneal muy grave que, si se detecta precozmente y se trata precozmente mediante la evacuación consiguiente, tiene un pronóstico excelente, pero si hay demora en el tiempo de asistencia y de evacuación el pronóstico es infausto.

Con estas reflexiones, al hilo de lo que aquí se ha estado diciendo, simplemente, he querido pensar que —quizás por lo que he dicho al principio, porque subjetivamente así lo veo, porque veo los resultados, desgraciadamente, en el área asistencial en la que trabajo— muchos accidentes que tienen consecuencias lesivas —lesiones en cabeza y en cara, que prácticamente vienen a tener la misma frecuencia— son en muchos casos evitables mediante utilización de un recurso que se puede generalizar sin gran coste desde el punto de vista económico. Es fácilmente asumible e, independientemente de las campañas de concienciación, sería un instrumento que obligaría —de alguna forma generalizaría su uso con la implantación de esa medida— a su utilización.

Creo que con estas reflexiones dejo abierto el turno de palabra. Como vamos un poco cortos de tiempo, le cedo la palabra a mi compañera por si quiere seguir. Luego, si hay preguntas, con mucho gusto les contesto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Hernando, desde luego, en poco tiempo usted nos ha contado una cantidad de cosas con una precisión extraordinaria, y hay que agradecerse, especialmente sus primeras definiciones, que yo creo que hay que tomar en cuenta y escribir; como además tenemos un servicio de taquigrafía excelente, va a quedar muy bien reflejado en el «Diario de Sesiones» y vamos a leerlas con fruición.

Le doy ahora la palabra a la señora Domenech para que también haga su intervención. Le agradecemos, por supuesto, su presencia hoy aquí entre nosotros, por cierto, acompañada del amigo señor Ole Thorson, también miembro de P(A)T-AP(A)T y un experto en la materia, que comparte esta mañana con nosotros. Cuando quiera.

La señora **PRESIDENTA DE P(A)T-AP(A)T** (Domenech Moral): Señor presidente, miembros de la Mesa, señoras y señores diputados, anteriores comparecientes, señor Laria, señor Hernando y resto de asistentes a la sesión, en primer lugar, quiero agradecer especialmente al Grupo Parlamentario Socialista su petición de comparecencia ante esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible y también al resto de grupos por haberla estimado y de este modo permitirnos trasladarles nuestras reflexiones y propuestas en este tema, el del uso del casco por los ciclistas en el entorno urbano, motivo expreso de la comparecencia. Como podrán imaginar, la oportunidad que me brindan la voy a aprovechar y voy a tratar también otros temas relacionados con la modificación de la Ley de Seguridad Vial y del reglamento de circulación, que creo importante mencionar.

Agradezco muchísimo la presencia y el apoyo moral que me da Ole Thorson, presidente de la asociación, aquí presente, como ha mencionado el presidente, y también de Mar Cogollos, directora de Asleme, con quien compartimos gran parte de los argumentos que les voy a exponer.

Hemos asistido a las anteriores intervenciones, y quiero felicitar a los comparecientes por la claridad y por el interés de los datos y estudios presentados que ilustran sobre la materia debatida. Se lo agradezco concretamente al señor Hernando, que me ha precedido en el uso de la palabra, por dos cuestiones: por la claridad y precisión de sus argumentos, como ha dicho el presidente —aparte de la rapidez, que yo no voy a poder emular—, y además por otro tema. Él ha hablado desde una posición muy particular y distinta a los anteriores comparecientes, como es la experiencia, el día a día, convivir con algo que es una realidad, que son las lesiones que se producen en el tráfico. Ese plus es muy importante, por ello me alegro mucho de compartir con usted la comparecencia y la intervención.

Yo también voy a tratar de explicar cómo lo vemos nosotros desde la perspectiva de una asociación sin ánimo de lucro que está declarada de utilidad pública, que como saben se llama Prevención de Accidentes de Tráfico. Llevamos trabajando en la prevención de accidentes y en la reducción del número de víctimas desde hace 45 años —cumplimos este año 45 de existencia— y hemos vivido la evolución que se ha producido en España en las políticas de seguridad vial durante este periodo y los resultados que estas han llevado. Vivimos y somos conocedores del impacto que supone un grave accidente de tráfico y la falta de respuesta que tienen las víctimas. Nos parece increíble que no veamos aún claro como sociedad que es inaceptable que haya víctimas en el tráfico, que es éticamente inasumible cuando sabemos que la gran mayoría de los accidentes se pueden evitar y que tenemos la obligación de actuar. Esta es una de las cosas que con mi intervención les quiero trasladar. El principio inspirador que tenemos en la asociación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 22

es la denominada Visión cero. Para algunos es una utopía; para nosotros es una realidad posible. Por cierto, como ustedes deben de saber, también la Unión Europea se lo está empezando a plantear, no como una utopía sino como una realidad posible, puesto que ha marcado en el horizonte la Visión cero cara al año 2050. Mi argumento, y mi petición principal, como les decía, va a ser ese, señoras y señores diputados: que vamos a dar prioridad a la Visión cero al tomar cualquier decisión que tenga que ver algo con la materia de seguridad vial.

Empezaré con el tema de la obligatoriedad del casco, ya para entrar en materia y no alargarme más de lo previsto. Saben ustedes, como he dicho, que en P(A)T, como en otras asociaciones, tenemos claro que el objetivo fundamental es la reducción de las víctimas y que hemos adoptado la Visión cero como base de nuestras actuaciones y propuestas. Por lo tanto, desde esta perspectiva de la Visión cero, desde la perspectiva prevencionista, la adopción de cualquier medida de seguridad que pueda limitar lesiones y fallecimientos en los desplazamientos nos parece positiva, y creemos que deben ser valorados detenidamente los pros y contras que pueden conllevar. La Fundación Mapfre ha presentado anteriormente un estudio con muchísimos datos del que se desprende uno que creemos que es fundamental: que el 56% de los accidentes graves y muy graves en bicicleta se producen en zona urbana y dos de cada tres lesiones graves en la cabeza se podrían evitar si se utilizase el casco. Estos son datos del estudio presentado, entre otros muchos. Yo no voy a entrar en las consideraciones, puesto que ya lo ha hecho, evidentemente con mucho más criterio y conocimiento, el señor Laria, pero apostar por el uso obligatorio del casco puede reducir las víctimas en ese colectivo y tiene enormes beneficios, si consideramos estos datos, y desde el punto de vista que les decía. El doctor Hernando nos ha puesto casos prácticos. Desde un punto de vista de los traumatismos craneoencefálicos es evidente la protección que puede suponer el casco, por lo tanto desde esa perspectiva no tenemos ninguna duda de que debe ser así. Actualmente la polémica se centra fundamentalmente —creemos— en la utilización general, la obligatoriedad general del uso del casco en ciudad, puesto que en ámbito interurbano nadie discute su efectividad; parece que hay bastante consenso en que para los menores de edad pueda ser una medida favorable también en ciudad. Nosotros, en cuanto a la edad, puesto que a anteriores comparecientes se ha hecho alguna pregunta en ese sentido, proponemos que la edad obligatoria sea hasta los 16 años —por un motivo de coherencia con otras normas relacionadas con menores, con infancia y con adolescencia porque establecen los 16 años, para unificarlo—, pero también porque la utilización general puede producir un hábito del uso del casco que se prolongue, y que sea así también de una manera inequívoca al utilizar otro tipo de vehículos, como pueden ser ciclomotores o motos más adelante, a partir de esa edad.

La polémica, por lo tanto, parece estar en la medida general de utilización. Los que están en contra fundamentalmente esgrimen razones de desincentivación del uso de la bicicleta, cuando se trata de un medio de transporte que es saludable y sostenible; o de que se pone acento en el más débil, que es el ciclista, en lugar de hacerlo en el más fuerte y que provoca las lesiones, que es el vehículo de motor. Esto son dos argumentos que hemos oído por quienes están en contra de esta utilización. Sin embargo, yo quería mencionar al respecto que la Ley de Seguridad Vial, y también el reglamento, establece en este sentido medidas que pueden ofrecer una moderación, puesto que al introducir la velocidad de 30 km/h en las ciudades, especialmente en las calles de un solo carril o de dos carriles con dos sentidos de circulación, puede hacer más compatible y más segura la utilización de los distintos modos de transporte y, por lo tanto, también de los distintos usuarios, entre ellos el ciclista. En las ciudades se está avanzando en la pacificación del tráfico y la moderación de velocidades, incluso por debajo de zonas de 30 km/h, que pensamos que es una pieza clave para limitar las lesiones en las ciudades, en el ámbito urbano. Debemos seguir avanzando de forma muy especial en todo ello, es decir, en paralelo; pero una cosa no quita la otra. Nosotros defendemos la implantación de zonas de 30 km/h, la pacificación del tráfico en las ciudades, la seguridad de los ciclistas, las mejores infraestructuras para ciclistas, el fomento del uso de la bicicleta, porque es un modo sostenible y saludable para el propio ciclista, para quien lo utiliza, pero también para el resto de usuarios y de ciudadanos, por todo lo que supone; por otra parte, desde un punto de vista de prevención, de riesgo cero —más que de riesgo cero de Visión cero— apoyamos la utilización del casco.

Se ha esgrimido una comparativa europea, como uno de los argumentos de las dificultades de utilización, como un argumento para la no obligatoriedad del uso del casco. Es una comparativa hecha por el RACC de los diferentes países europeos en los que se establecía que en ningún país prácticamente, salvo Australia y alguno más (Finlandia, me parece, y algún otro), es obligatorio de modo general el uso del casco, especialmente en ciudad. Aquí yo querría decir dos cosas: una, que es muy bueno aprender de la experiencia de los demás, pero cada uno somos un mundo, somos particulares y tenemos nuestra

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 23

idiosincrasia y nuestra cultura, las características de nuestras ciudades, etcétera —a las que nos debemos adaptar—; y, por otra parte, no debemos tener miedo en ser pioneros en cosas que pueden ser beneficiosas. Esto lo puede ser. ¿Por qué renunciar a ser los primeros en establecer la obligatoriedad? Es una medida que, siempre que sea positiva, pensamos que debe ser defendida.

Dicho todo esto, también queremos de añadir que la novedad que supone esta medida y las posibles dificultades que su aplicación puede llevar y la adaptación del colectivo de ciclistas puede justificar un periodo más largo para su entrada en vigor. Hay que contar con la complicidad de los ciclistas, con su convencimiento, y con la preparación de todo el sistema. Por ello, manifestándonos claramente a favor del uso del casco, creemos que debe haber un periodo de *vacatio legis* en la normativa para introducir la obligatoriedad del uso del casco de protección en la vía urbana, que podría ser un periodo de dos años o el que se estimase, salvo para el caso de menores hasta 16 años, para los que creemos que la entrada en vigor debería ser la general de la norma. Este plazo de dos años —o, como digo, el que se estime, más largo, el que sea— puede garantizar una mayor eficacia de la medida, porque se puede dar una mayor aceptación del colectivo afectado de ciclistas el tiempo suficiente para hacer posible la aplicación y el cumplimiento, sobre todo para determinados usos, como son los sistemas de alquiler público de bicicletas, que necesitan un tiempo de adaptación, y todo esto debe ser tenido en cuenta. Desde luego, durante este periodo se deben realizar campañas de sensibilización e informativas, recomendar el uso voluntario del casco para su implantación paulatina una vez que la ley o esta normativa entre en vigor, intentando la implicación del colectivo ciclista para recomendar su uso, pues es muy necesario que consigamos convencer a los ciclistas.

Otro tema del que les quiero hablar de forma muy especial es sobre la propuesta del aumento de velocidad a 130 kilómetros/hora al que, si me permite, dedicaré unos minutos, puesto que es una cuestión que consideramos que es de una enorme importancia. Se plantea que en determinadas circunstancias y en determinados tramos de autopista se pueda aumentar la velocidad a 130 kilómetros/hora. Este tema, junto con el del casco, son los dos temas más polémicos en la propuesta de ley de seguridad vial y que han dado lugar precisamente a estas sesiones monográficas, a propuesta de la directora de la Dirección General de Tráfico, la señora María Seguí, en su comparecencia el pasado mes de junio. Empezaré mencionando que de modo general a nosotros, desde la asociación, desde P(A)T, nos parece acertada la concepción de las velocidades que se establecen en la Ley de Seguridad Vial, puesto que se plantea desde un punto de vista integral y diferencia mejor los distintos tipos de vías y las circunstancias de la movilidad. En general podríamos decir que esta ley, aunque pueda sorprender es así, disminuye la velocidad: pasa en determinadas vías de 100 a 90 kilómetros/hora, en otras de 80 a 70 kilómetros/hora; se establecen en el ámbito urbano, como hemos dicho, los 30 kilómetros/hora, incluso velocidades inferiores, y desde ese punto de vista nos parece muy positivo. Pero aquí quiero hacer mención también a un aspecto relacionado, y es que hay que tener cuidado porque el conductor debe conocer cuál es la velocidad segura en cada tramo y la falta de información a este respecto puede dar lugar a una gran confusión e inseguridad.

Desde este punto de vista general, estamos de acuerdo pero no compartimos la propuesta de aumentar la velocidad, ni que sea en determinadas circunstancias o en determinados tramos. En aquellos tramos en los que no hay accidentes —parece que prevé la norma—, que sean lo suficientemente seguros —se ha oído decir—; pero mi pregunta es: si tenemos tramos sin accidentes y lo suficientemente seguros, ¿por qué vamos a subir la velocidad? ¿Con qué objetivo? ¿Cuál es el motivo? ¿Para tentar a la suerte? ¿Para que tengamos un retroceso? A mí me gustaría saber cuál es el argumento de ese aumento de velocidad, porque de verdad que nosotros no lo entendemos, y pensamos que para qué vamos a estropear aquello que funciona. Es decir, si hemos conseguido que haya determinados tramos que sean seguros, lo lógico es mantener esa seguridad e intentar trasladarla al máximo posible; ya hemos conseguido algo, no vamos a hacer retrocesos. Como principio general, por lo tanto, dejemos que siga funcionando aquello que está bien. Este sería el principio.

Los diferentes estudios nos dicen que el aumento de velocidad es incompatible con la Visión Cero. Todos sabemos, y el mundo científico así lo avala, que el aumento de velocidad supone un aumento de siniestralidad y en especial un aumento de víctimas graves y víctimas mortales. La relación entre la velocidad y los accidentes de tráfico se ha estudiado ampliamente por diferentes expertos e instituciones europeas, y son muy claras las conclusiones a las que se llega: a mayor velocidad, mayor probabilidad de un accidente y mayor gravedad de sus consecuencias. Todos estos estudios concluyen que incluso pequeños cambios de velocidad dan como resultado cambios medibles y significativos en el número de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 24

accidentes, y que los accidentes más graves, sobre todo los que producen lesiones graves y fallecimientos, son mucho más sensibles a estos cambios de velocidad que los accidentes en general. Los cambios de velocidad al alza afectan mucho más a la siniestralidad más grave, y esto hay que tenerlo en cuenta. Para conocer la relación entre velocidad y seguridad se han estudiado dos aspectos, los estudios se plantean desde dos puntos de vista: la relación entre la velocidad y las tasas de accidentes, y la relación entre la velocidad de colisión y la gravedad de los accidentes. Ambos proporcionan resultados concluyentes sobre los efectos negativos de aumentos de la velocidad.

Mencionaré solamente dos o tres estudios relacionados con ello. Hay unos que mencionan la relación entre la velocidad y la tasa de accidentes, y que concluyen que la relación entre estos no es lineal, sino que tiene una función de potencia o función exponencial: la tasa de accidente aumenta mucho más rápido que el aumento de velocidad. Un cambio en el límite de velocidad produce un cambio en el mismo sentido en la velocidad real de circulación, y las estimaciones de estos estudios sugieren que un cambio del límite en +10 kilómetros/hora produce como término medio un cambio de +2,5 kilómetros/hora de la velocidad media; y la velocidad media tiene que ver con el aumento de la siniestralidad más grave. Esto significa un aumento de accidentes, digamos que será una consecuencia directa. Hay diferentes estudios que mencionan esta cuestión. El investigador sueco Göran Nilsson desarrolló una ecuación conocida como «el modelo potencial», en la que indica que una reducción del 1% de la velocidad media conlleva una reducción del 2% de los accidentes con heridos, del 3% de los accidentes con lesiones graves y del 4% de los accidentes mortales. Como vemos, es más sensible el aumento o disminución en relación con los accidentes más graves. Y para poner un ejemplo con esta fórmula —lo he sacado de unos estudios—, en el supuesto de una velocidad inicial de 120 kilómetros/hora, como sería el caso que nos afecta, si se aumentara en autopistas a 130 kilómetros/hora —10 kilómetros/hora más—, podría traducirse, aplicando esta fórmula, en un incremento de la velocidad media de 2,5 kilómetros/hora. Esto produciría un aumento de un 10% de los accidentes mortales. También hay un estudio de la OCDE, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, que asegura que bajar un 5% la velocidad podría reducir un 20% los accidentes mortales. Vemos que los científicos nos explican en los estudios cómo puede afectar el aumento de velocidad en las lesiones en los accidentes. También hay otro tema sobre el que tiene un efecto el aumento de la velocidad, que es la velocidad de dispersión. Cuando hay un aumento de la velocidad de circulación se produce un efecto de mayor dispersión entre las velocidades de circulación. Y esta dispersión da como consecuencia que, al no ser tan homogéneas las velocidades, se incremente el riesgo de accidente, y por lo tanto puede tener un efecto multiplicador aún mayor sobre el efecto que les decía antes.

Quería mencionar también el otro aspecto, que es la relación entre la velocidad y la gravedad de los accidentes, y sobre esto solamente voy a mencionar un tema. Hay diferentes estudios que tienen que ver con cómo afecta la energía disipada en un accidente y cómo aumenta —según estos estudios— con el cuadrado de la velocidad de colisión. Aun cuando en las últimas décadas los avances tecnológicos, tanto en infraestructuras como en los propios vehículos, han permitido que estos estén mejor equipados y que por lo tanto haya mayor protección de los ocupantes (zonas de aplastamiento, deformación de materiales, utilización de *airbags*, cinturones de seguridad, etcétera, que pueden absorber parte de esta energía), las personas no hemos cambiado y el cuerpo humano sigue teniendo la misma resistencia física y absorbe la misma cantidad de energía. Por lo tanto, estos umbrales, los de tolerancia del cuerpo humano, son los que deben ser tenidos en cuenta como prioridad a la hora de establecer cuáles deben ser los límites de velocidad. Es necesario que haya un mayor estudio de la relación entre la velocidad, la seguridad y el coste; el coste en vidas humanas, en lesiones, pero también el coste económico, en gastos sanitarios y en otro tipo de gastos que pueda haber. No voy a citar más estudios, pero quiero decirles que los argumentos son concluyentes y que para intentar conseguir los objetivos que nos hemos marcado de reducción de víctimas, de reducción de heridos, de reducción de muertos, es necesario que la cuestión de la velocidad sea una actuación prioritaria y no demos pasos atrás.

Quiero mencionar también otro aspecto que es importante, y es que desde esta perspectiva de la Visión Cero que les comentaba, para nosotros la medida es claramente inoportuna, choca frontalmente con los objetivos que nos proponemos, y si hacemos caso a la ciencia, a los expertos, supondrá una pérdida de vidas humanas, de lesiones de distinto tipo y también mucho sufrimiento a muchas personas y a muchas familias. Pero también hay otro aspecto, el económico y medioambiental, que también quiero poner encima de la mesa y que hay que tener en cuenta. Aparte del posible aumento de víctimas que menciono, circular a mayor velocidad también supone una mayor contaminación; por tanto, también

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 25

mayores víctimas por estos motivos, los medioambientales, especialmente por enfermedades respiratorias. Supone además un mayor consumo energético, de combustible, un mayor desgaste del automóvil, y también, por otra parte, supone una posible inversión en señalética, en paneles visibles, en tecnología para llevar a cabo la implantación de esta medida, y pensamos que no es momento de abordar esta inversión económica, sobre todo cuando hay otras necesidades de inversión que son más prioritarias si hablamos en concreto de infraestructuras, como un mejor mantenimiento de las mismas, o una inversión en auditorías de seguridad vial y mejora de tramos de concentración de accidentes, puntos negros, revisión y mejora de la señalización, etcétera.

A este respecto también quería mencionar dos cuestiones más, y con esto acabaré. Por un lado, que aún no hemos conseguido cumplir los límites de velocidad máximos que tenemos en España. España, dentro de un estudio comparativo que se hizo de las velocidades medias en los diferentes países de Europa, teniendo establecida una velocidad máxima de 120 kilómetros/hora en autopistas, tiene una velocidad media de 122 kilómetros/hora, superior a Francia, por ejemplo, que tiene 130 kilómetros/hora como velocidad máxima en autopistas y sin embargo su velocidad media es de 117 kilómetros/hora. Por lo tanto, somos un país cuya velocidad media en autopistas está por encima de la velocidad permitida. Con lo cual, no podemos dar un paso atrás cuando lo que queremos es reducir heridos, cuando lo que queremos es reducir muertos; no podemos dar pasos atrás, como digo, en un punto en el que aún no estamos cumpliendo con las velocidades. A este respecto también quiero mencionar que se trataría de un mensaje negativo y contradictorio para los conductores, ya que llevamos mucho tiempo, muchos años transmitiendo el mensaje de que la velocidad mata, de que la velocidad supone un importante riesgo para los accidentes de peores consecuencias, de que debemos cumplir las normas de circulación, y especialmente hacemos hincapié en el tema de la velocidad. Si ahora aumentamos la velocidad, lanzamos un mensaje que el conductor, el ciudadano recibe, sin entrar a fondo en la materia —si es en determinados tramos, si es en determinadas circunstancias—, como que se puede correr. Se queda con esa idea, con ese mensaje, es lo que queda en el subconsciente, y eso no nos lo podemos permitir. Determinados estudios también nos dicen que aumentar la velocidad, aunque sea en tramos, supone un aumento generalizado de la velocidad media, porque es el mensaje con el que se queda el conductor. No se va a quedar con que si se puede correr más en un tramo o en otro, sino con que ahora se puede correr más en autopistas y por lo tanto también en otras vías. Por ello, tiene un efecto muy negativo.

Además, yo incluso diría que tenemos que avanzar más en que se cumplan las velocidades que hay. Y pongo encima de la mesa también otro tema, que es: ¿por qué no empezamos a introducir también la obligatoriedad de las cajas negras en los vehículos? Lo he repetido en diferentes comparecencias que he tenido la oportunidad de realizar en esta Comisión y en anteriores legislaturas, y que conocen ustedes que es una de las propuestas que en P(A)T venimos realizando desde hace mucho tiempo: las cajas negras y la instalación en los vehículos de los limitadores automáticos de velocidad. Por un lado, es una forma de garantizar determinadas velocidades, pero, por otro lado, es un tema de confort en la circulación para los conductores, porque tienen la seguridad de que van a circular a unas velocidades que van a dar mucha más tranquilidad, que van a suponer menos dispersión de velocidades y que nos van a garantizar una reducción en el número de víctimas.

Yo tenía muchas más cuestiones, pero simplemente me voy a referir a dos temas más, para acabar. En relación a esta medida, la del aumento de la velocidad, la pregunta que lanzo, y lo digo porque no he oído la respuesta, es: ¿Cuál es el motivo de este aumento de velocidad? ¿Por qué queremos aumentar la velocidad? Es algo que yo, de verdad, no entiendo. Y además, cuando es una medida no demandada por la sociedad. En la última encuesta del CIS, que si no recuerdo mal fue en el mes de septiembre, se incorporaron por primera vez preguntas sobre temas de tráfico y seguridad vial. Y entre ellas, si no tengo mal los datos que me han pasado, el 56% de los encuestados a la pregunta de si les parecían bien los actuales límites de velocidad en autopista, contesta que le parecen bien. Pero no solamente eso, sino que más del 20% manifestó estar en contra de subir la velocidad. Si hasta la ciudadanía en general está por la labor de no subir velocidades, yo dejo sobre la mesa la pregunta: ¿Por qué queremos subirlas? ¿Por qué queremos ir en contra de lo que el sentido común, de lo que los expertos, de lo que la ciencia, de lo que la Visión Cero, de lo que las asociaciones y muchas entidades y personas llevamos mucho tiempo trabajando, si realmente no hay ninguna medida que lo justifique?

Acabo aquí porque me paso del tiempo. Tenía muchos más temas. Me permitirán que les pase el resto de temas: las sanciones por exceso de velocidad, porque nos preocupa que el primer tramo no tenga más que una multa de 100 euros y no tenga retirada de puntos; al tema del alcohol también queríamos hacer

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 26

una mención, como la introducción de la obligatoriedad, en el artículo 12 de la Ley de Seguridad Vial, de la realización de pruebas de alcohol a los conductores heridos y que sean trasladados a centro médico, se podría aprovechar e introducirlo ahora en el artículo 12 de la ley, porque es un tema también muy importante, y algún otro tema que no tengo posibilidad ahora de mencionar por el tiempo de que dispongo, pero que también es importante y que, como les digo, les pasaré.

Como resumen y conclusión, para nosotros esto no es cuestión de opiniones, como pasa en otros temas de seguridad vial. Hay expertos, hay estudios, la ciencia lo avala: todo aumento de velocidad supone un aumento de víctimas. Por lo tanto, no debemos caminar en la dirección contraria; debemos restar muertos, restar víctimas; no aceptamos ni una sola víctima en el tráfico, es intolerable, no debemos aceptarlo, y lo podemos conseguir. Ustedes, señorías, tienen una gran responsabilidad. Seguro que no olvidan que el objeto de estas modificaciones, en concreto en la Ley de Seguridad Vial, debe ser reducir el número de víctimas. Me permito pedirles, por tanto, que mantengan el consenso que ha caracterizado a esta Comisión, pues el objetivo es muy ambicioso pero es común, y es responsabilidad de todos.

Les agradezco mucho la atención que me han prestado, y de verdad espero que con mi intervención haya ayudado a que tomen una decisión con la perspectiva de la Visión Cero, pero también con el corazón al lado de las víctimas.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar ya al turno de los portavoces. El Grupo Socialista va a compartir su tiempo. En primer lugar, tiene la palabra la señora Rodríguez.

La señora **RODRÍGUEZ VÁZQUEZ**: En primer lugar quisiera, en nombre de mi grupo, dar la bienvenida a la compareciente.

Me voy a centrar en la exposición que ha hecho, además breve, concisa y muy concreta, el señor Hernando. Nosotros, en el Grupo Socialista, cuando hablamos del casco o de seguridad vial queremos observar el tema y analizarlo de una manera un poco más global: queremos hablar de movilidad accesible y de espacios urbanos, queremos hablar de esa difícil combinación que se da entre los modos de circular por los espacios comunes, queremos hablar también de los beneficios medioambientales, económicos y personales que resultan del uso de la bicicleta, también del estímulo o disuasión que puede ejercer el uso obligatorio del casco en la utilización cotidiana de la bici, y también de la confrontación entre lo que entendemos por protección y seguridad. Es decir, queremos abordar el tema desde una perspectiva global, para que las ciudades dejen de ser hostiles para ciclistas y también para peatones.

El dibujo que estamos viendo en la pantalla del ordenador es tremendamente significativo, porque cuando hablamos de ciclistas y de accidentes, hablamos fundamentalmente de este tipo de cuestiones, de colisiones con vehículos a motor, de arrollamientos por parte de vehículos a motor que hacen que los ciclistas tengan esos accidentes. Y esto es, sin duda, la causa última del problema que estamos tratando aquí, los accidentes; eso es lo que debemos evitar por todos los medios. Está claro que eso tiene que venir dado por muchas cuestiones: por el énfasis en la conservación de nuestras vías urbanas e interurbanas, por impulsar los vehículos amables, por una señalización adecuada, por una consideración global. Nosotros creemos, sin estar en absoluto en contra de la utilización del casco por parte de aquellas personas que consideren que es un modo de protección, que tampoco podemos mandar un mensaje que confunda a la población igualando casco con seguridad. La seguridad tiene que ir mucho más allá, la seguridad es mucho más amplia que el ponerse un casco. Precisamente porque los cascos de las bicicletas tienen un diseño muy específico: son cascos livianos, ligeros; si no, los propios conductores y conductoras de bici no podrían utilizarlos, es decir, el perjuicio de llevar un casco sería mucho mayor que el de no llevarlo, porque tendrían que hacer un esfuerzo muscular adicional para llevar un casco pesado. Son cascos diseñados para determinadas situaciones, es decir, no proporcionan una seguridad absoluta a las personas que van en bicicleta. Y ante un accidente de estas características, como estamos observando en la pantalla, poca seguridad puede proporcionar un liviano casco de bicicleta.

Yo no quería entrar en el tema que se ha tratado en la intervención de la segunda compareciente, pero estamos de acuerdo absolutamente en que la velocidad es un arma mortal. Contra los excesos y contra los incrementos de velocidad tenemos que discutir y consensuar mucho, y tenemos que llegar a acuerdos que nos permitan que la velocidad deje de ser un arma tan mortal como lo está siendo hasta ahora en este país.

Hay otra cuestión que me llama mucho la atención y que me interesa mucho destacar, y es el poco uso que las mujeres hacemos de la bicicleta. Mi compañero, en su intervención anterior ha hablado de que en Barcelona, que es una ciudad bastante amable con el uso de la bicicleta, un 44 % de las personas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 27

usuarias de bici son mujeres. Eso lo estamos viendo no solo aquí, no solo en España, no solo en este país; en todas las partes del mundo las mujeres tienen más dificultades para utilizar la bicicleta, para desplazarse en bicicleta, porque normalmente son más conscientes del peligro y se retraen mucho más ante los riesgos que puede conllevar el tráfico. Hay ciudades y hay países que son amables con las bicicletas, y en ellos la proporción de mujeres que participan de este vehículo que es económico, que es saludable, que es bueno para el medio ambiente, es mayor; participan más mujeres cuando estas ciudades o cuando estos países son amables. De hecho, incluso algunos investigadores han llegado a señalar que las mujeres son como una especie de indicador de la calidad y de la seguridad del tráfico y del ciclismo urbano: a mayor seguridad en el ciclismo y en el tráfico, más se incrementa el porcentaje de mujeres participantes en la bici. Por lo tanto, creo que otra de las conclusiones a la que deberíamos llegar en esta Comisión es en insistir en desactivar los factores que desalientan a las mujeres, y también, por cierto, a los menores y a las personas mayores, al uso de la bici, teniendo en cuenta los beneficios tanto personales como generales que reporta su uso.

Quisiera hacerle, señor Hernando, una serie de preguntas o una serie de comentarios que creo que son de interés en relación a lo que estamos tratando hoy aquí. Usted nos ha puesto tres ejemplos aquí de tres caídas de bicicleta, pero los accidentes más frecuentes que se producen, las lesiones que con más frecuencia sufren las personas que van en bicicleta son por colisión con vehículos. Pensamos que en una colisión causada por un vehículo a motor contra una bicicleta el casco no tiene mucha capacidad para evitar lesiones, dada esa ligereza, el propio diseño que tienen los cascos de bicicleta. Me gustaría también incidir en otras lesiones graves causadas por accidentes que no se circunscriben a los traumatismos craneoencefálicos y que revisten también una gravedad abrumadora: por ejemplo, lesiones en la columna o traumatismos en el tórax o en el abdomen o en las extremidades. ¿Tendríamos, por lo tanto, desde su punto de vista, que aconsejar o reglamentar otras medidas corporales adicionales de protección? Por ejemplo, ¿tenemos datos, existen datos o usted conoce datos de traumatismos craneoencefálicos en menores en actividades cotidianas como jugar en un parque, en caídas fortuitas o en deportes de base en los que no se utiliza casco, por ejemplo el fútbol, que es un deporte de base en el que participan multitud de niños y algunas niñas?

La postura de la señora compareciente ha quedado muy clara con respecto a la velocidad, pero me gustaría saber, señor Hernando, si usted cree que la velocidad es determinante en los accidentes sufridos por los ciclistas; si piensa que es correcta la relación entre mayor velocidad y mayor riesgo; si considera que ese binomio que relaciona la velocidad con la gravedad en las lesiones derivadas de un accidente se puede demostrar empíricamente; si a mayor velocidad el riesgo de lesiones y la gravedad de las mismas es también mayor, y si cree, en definitiva, que el aumento de los límites de velocidad puede constituir un perjuicio, derivando en mayor gravedad de las lesiones en caso de accidente e incrementar el número de los mismos. Por último, quisiera pedirle una pequeña reflexión sobre la forma en la que piensa usted que se podría alentar a las mujeres en nuestro país a utilizar un medio de transporte tan beneficioso como la bicicleta.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora tiene la palabra, también en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Pradas.

El señor **PRADAS TORRES**: Mis primeras palabras son de agradecimiento a la compareciente —a la que me toca a mí en este caso hacerle algunas preguntas y algunas consideraciones— su comparecencia en esta Comisión, y quiero hacerlo extensivo a todas las asociaciones que se encargan de la prevención de los accidentes y de atender a las víctimas, que yo creo, y también mi grupo, que es una tarea encomiable. Desde el punto de vista de esa tarea que ustedes desarrollan, entiendo perfectamente la posición que mantienen en relación con el tema del uso del casco en la bicicleta o de cualquier otro elemento de protección. Estoy convencido de que el objetivo principal de la asociación es evitar accidentes, y que una vez que esos se producen, lógicamente que tengan la menor gravedad posible. Sin embargo, creo que desde esta Comisión tenemos que tener una visión mucho más amplia, como ha comentado mi compañera, porque también tenemos que mirar por el medio ambiente —de ahí el título, el apellido, digamos, de esta Comisión, de movilidad sostenible— y en este sentido nos preocupa, y no voy a abundar en ello, la capacidad disuasoria que puede tener el uso del casco de forma obligatoria en determinados tramos urbanos.

Se han invocado aquí varios estudios. Mi compañera ha apuntado también que si hiciéramos un estudio de los corredores de *footing* en una ciudad, si llevaran el casco, ante un atropello de un vehículo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 28

o ante un golpe contra un adoquín, seguramente tendrían muchas menos posibilidades de sufrir un daño mayor. También ha puesto mi compañera el ejemplo de los parques infantiles. Es decir, que si lo miramos solamente desde esa óptica, cualquier elemento de protección desde luego va a ser positivo. Sin embargo, nosotros creemos que la posibilidad de disuadir a algunas personas de utilizar la bicicleta también puede acarrear una serie de problemas y de trastornos sobre los que hay estudios infinitos, desde estudios sobre enfermedades cardiovasculares o enfermedades respiratorias, hasta estudios sobre el beneficio que el recorrido cotidiano de distancias superiores a 7, 8 o 9 kilómetros pueda producir a personas que puedan tener ese tipo de problemas o problemas de obesidad, etcétera. Yo creo que todo eso hay que mirarlo en su conjunto. Es posible que el uso del casco, como decía, pueda salvar alguna vida, pero nos tendríamos que preguntar en ese 30 % que en algunos casos suponen las caídas de los usuarios de la bicicleta, qué efectos pudieran tener esos otros trastornos. Desde luego, ni mi grupo ni yo tenemos datos concretos sobre esa cuestión y serían bastante interesantes.

Además, surgen dudas —que la propia señora Domenech ha puesto sobre la mesa— en relación con el tema de los sistemas de alquiler de bicicletas. Ella plantea una *vacatio legis* en tanto se pudiera adaptar el sistema o no. La verdad es que creemos que eso puede tener consecuencias jurídicas importantes en concesiones administrativas que hay en ciudades y que puede tener unos efectos mucho más negativos de lo que se prevé. A mí se me ocurre otra cosa también. Yo he sido alcalde de un municipio de 3.700 habitantes; esta semana hemos tenido una marcha en bici contra la violencia; han participado unas 370 personas, prácticamente un 10 % de la población. Le enseñaba a mi compañero una foto, y de esas 300 y pico personas tan solo los más pequeños llevaban casco. Si el ayuntamiento hubiera dictado una norma en el sentido de que todos hubieran tenido que llevar casco, posiblemente hubiera participado una ínfima parte de ese porcentaje. No se puede tratar igual a un municipio que a una ciudad; no se pueden tratar de la misma manera los tramos de una ciudad y de otra. Me llama mucho la atención que en los dos temas principales que estamos tratando hoy, como es el aumento de la velocidad en determinados tramos y el uso del casco en la bicicleta, para unos casos estemos hablando de una discrecionalidad que roza prácticamente la inseguridad jurídica, como es en el caso que ahora hablaré de la ampliación a 130 kilómetros/hora, y sin embargo aquí no se considere ningún tipo de discrecionalidad o ningún tipo de circunstancia especial que pueda hacer referencia al uso del casco. Lógicamente, no son lo mismo unos circuitos que otros, ni la capacidad de unos conductores o de unos ciclistas que de otros, ni las condiciones de unos lugares y otros. Aparte del uso del casco en sí, usted ha anunciado o ha apuntado otra serie de cuestiones importantes como es, por ejemplo, determinar las zonas 30 o la señalización de determinadas vías; me gustaría saber si han hecho llegar esa propuesta al Gobierno o si la tienen de alguna forma estructurada, para que nosotros podamos utilizar esas otras propuestas, porque el debate sobre el casco yo creo que está siendo muy ilustrativo y hemos escuchado posiciones a favor y en contra, pero queremos conocer también otras posiciones.

En relación con el tema del aumento a 130 kilómetros/hora en determinados tramos de autovías o autopistas, vuelvo a invocar el carácter amplio de esta Comisión de Seguridad Vial. En este caso podemos afirmar que correr más no es más seguro, si hablamos de seguridad, sino todo lo contrario, es más peligroso; hasta el propio representante del RACC lo ha reconocido aquí, que es una de las asociaciones más interesadas en que se revisen al alza algunos tramos de autopistas y autovías. Por supuesto, no es más sostenible, porque contamina más, de eso se hicieron los números en su día cuando se redujeron en 10 kilómetros/hora, y algunos dijeron que era muy exagerado y otros no, pero efectivamente hay una reducción que en este caso supondría un aumento de la emisión de CO₂ y de anhídrido carbónico a la atmósfera; y nada aporta, como bien ha comentado, a la movilidad. El propio compareciente del RACC también lo ha dicho. Entonces, nos preguntamos lo mismo que usted, señora Domenech: ¿cuáles son los motivos que provocan una reforma de este tipo o una propuesta de este tipo? Está claro que en el caso de ir a una mayor velocidad, aun en tramos muy seguros, ante un reventón, ante el cruce inesperado de un animal, ante la imprudencia de otro conductor, las consecuencias son más graves yendo a 10 kilómetros/hora más. Está demostrado, como decía, que provoca mayor emisión de gases contaminantes a la atmósfera. Puede haber determinadas asociaciones que estén a favor del aumento y que esto pudiera provocar de alguna forma una reacción del Gobierno por querer dar respuesta a estas asociaciones, pero también hay asociaciones que están en contra del uso del cinturón de seguridad, porque consideran que en algunos casos es pernicioso, y tampoco en este caso les vamos a hacer caso; no creemos que debamos hacerles caso porque está comprobado que efectivamente salva muchas vidas. Entonces, la verdad es que nos preguntamos por qué se adopta esta medida, igual que usted. A mí se me ocurren dos cosas. Una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 29

es ese deseo del Gobierno, ese tufillo del Gobierno de ir contra las medidas que se han adoptado anteriormente. Yo no quiero pensarlo, pero hay algunas pruebas específicamente en esta faceta, en la faceta de la seguridad vial o de la Dirección General de Tráfico en su conjunto, donde ha habido declaraciones muy potentes de representantes muy importantes del Gobierno en su día, del propio Aznar, aquello de: que me dejen conducir como yo quiero, yo no quiero que nadie conduzca por mí, cuando hablaba de una campaña de la Dirección General de Tráfico, o incluso el viva el vino con una campaña contra el alcohol que estaba poniendo en marcha la Dirección General de Tráfico, pero no quiero pensar que eso sea así; aunque, desde luego, hace sospechar que pueda haber un cierto afán de revisionismo de las medidas que están funcionando bien, como todo el mundo parece coincidir. Incluso puede uno pensar que puede haber presiones de algunos colectivos de empresas de autopistas que están muy preocupadas porque nadie pasa por las autopistas, puede ser un reclamo de las autopistas. Yo no sé cuál es el motivo, pero desde luego espero, no que usted me lo explique porque se está haciendo la misma pregunta, pero que tengan ocasión de explicárnoslo nuestros compañeros que tienen vínculos con el Gobierno.

En cuanto a preguntas concretas, ya le hemos hecho y le van a hacer, seguramente, todas las preguntas en relación con lo que usted ha comentado. A mí me gustaría hacer una pregunta en relación con lo que no aparece en los dos proyectos, tanto en el de reforma del reglamento como en el de la propia ley. ¿Qué normas que puedan ser útiles para introducirlas en los dos cuerpos legales creen ustedes que están ausentes en esta normativa? Creo que por falta de tiempo se le ha quedado en el tintero y me gustaría que en este segundo turno pudiera profundizar en ello para que algunas de ellas, seguro, las podamos recoger en nuestras propuestas.

El señor **PRESIDENTE**: Veo que está aquí el señor Jané, que tiene la palabra.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Hemos terminado ya la ponencia del proyecto de ley de seguridad privada, que no vial, que también la han convocado este martes por la mañana y, por tanto, pido excusas a la Comisión.

Quiero agradecer la presencia y las manifestaciones de ambos comparecientes. Me atrevo a discrepar en un aspecto concreto en el que se ha profundizado por parte de la señora Domenech y ahora también el portavoz socialista aludía a ello, y es el tema de las velocidades, que evidentemente debe centrar también las reflexiones de esa Comisión, toda vez que hay una cierta flexibilidad al alza y a la baja en el proyecto de ley que se está tramitando en este momento en este Congreso de los Diputados. Por tanto, es un tema sobre el que debemos reflexionar. Yo quería manifestar una cierta discrepancia, incluso se la he llegado a manifestar al propio conseller d'Interior de la Generalitat, porque la Generalitat de Catalunya está tomando sus reservas a la hora de aplicar o no esa posibilidad, y estudiará caso por caso. ¿Pero cuál es la posición que desde Convergència i Unió les queríamos trasladar? No ser absolutamente rígidos en lo que son límites de velocidad en parámetros de seguridad vial. Voy a intentar explicar cuál es esa posición, y quería que ambos comparecientes pudieran también dar respuesta a esa inquietud que les trasladaremos.

Los límites tienen que ser siempre creíbles; para que el conductor los respete, para que el conductor los entienda, para que el conductor cuando recibe una sanción, aunque nunca la verá lógica, pueda llegar a entender por qué la recibe. Eso tiene mucho que ver con la credibilidad del límite, que cuando uno vea un límite entienda que ese límite tiene que ser respetado porque es lógico que sea así. Evidentemente, siempre a más velocidad hay más riesgo, eso es una obviedad; y por esa regla, las velocidades y los límites podrían ser muy bajos siempre. En las autopistas en España el límite máximo es 120 kilómetros/hora; y ese límite quizás en ocasiones, por condiciones climatológicas adversas, por los trazados de determinadas autopistas que son peligrosos, pudiera ser aconsejable que no fuera tal y que pudiera ser más bajo; pero de la misma forma hay tramos de autopistas o autovías en los que no hay una gran aglomeración de tráfico, los niveles de seguridad son muy altos, no existen en esos tramos paradas programadas de pocos kilómetros, sino que son tramos extensos que podrían hacer aconsejable, si todos los parámetros, auditorías, condiciones climatológicas y todo aquello que pudiera incidir en la seguridad nos avala que es posible —y no deberíamos escandalizarnos en absoluto—, poner un límite a 130 kilómetros/hora, que sería mucho más acorde con lo que pasa en la realidad del día a día en esos tramos cuando circulan los conductores. De ahí que podemos entender que el Gobierno en ese proyecto de ley haya pedido la posibilidad de, cuando no se producen accidentes —lo decía también de manera muy clara la directora general de Tráfico—, poder establecer ese límite a 130 kilómetros/hora. No generalizable, solo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 30

para tramos en que realmente hemos diagnosticado que es posible, porque entendemos que con ello gana también esa credibilidad hacia los límites, que el conductor agradece. En ocasiones, incluso la ubicación de los radares la hemos primado en sitios de esas autopistas que no es el lugar más peligroso, y el conductor tiene una cierta sensación de que van a cazarlo más que a prevenir accidentes. Nuestro objetivo es prevenir accidentes, siempre; de ahí que entendamos adecuada esa reflexión sobre los 130 kilómetros/hora.

Me quedo con una última conclusión, señor presidente. Ahora que hemos tenido tantas comparecencias, veo que se van perfilando los dieciséis años. Hay muchos que entienden que siempre debería ser obligatorio el uso del casco —y seguro que la señora Cogollos, si me escuchara, estaría en esa posición—, pero oyendo a la señora Domenech, que cuando se ha referido a buscar una edad ha apuntado los dieciséis años; oyendo también a los anteriores comparecientes, el representante del RACC, que hablaba de quince; al de Mapfre, que en respuesta a una pregunta concreta mía también ha apuntado esa posibilidad de los dieciséis, quizás un elemento de consenso sería no los dieciocho que pone el proyecto de ley, sino aproximarnos a esos dieciséis años que algunos comparecientes han sugerido. Lo que sí es cierto, señor presidente, es que deberíamos encontrar una fórmula de consenso que fuera aceptada por nuestros ayuntamientos, por los miles de usuarios de la bicicleta en las ciudades, que queremos que vayan a más; y si queremos que vayan a más hay que buscar rigor, seguridad, pero también facilidades para que esa cultura de la seguridad vial vaya con ellos siempre.

Por último, también agradezco al primer compareciente todas las explicaciones científicas que nos ha aportado y que son muy útiles para lo que es realmente el impacto de un accidente en bicicleta si no se lleva el casco adecuado; son de agradecer muchísimo esas aportaciones científicas, y creo que serán de gran utilidad para esta Comisión. También le quiero agradecer una vez más a la señora Domenech, con quien me une además una gran amistad desde hace muchos años, la labor que en este ámbito realiza P(A)T-AP(A)T en lo que es ya históricamente esa prevención de accidentes de tráfico. Hemos celebrado el pasado domingo —yo no pude asistir, pero sé que lo hizo el presidente de esta Comisión— el Día mundial en recuerdo de las víctimas de accidentes de tráfico; son muchas las personas que vienen trabajando en esto desde hace muchos años. La señora Domenech es un buen ejemplo, incluso si me lo permite, el recuerdo de su padre, que también fue uno de los pioneros en lo que es la seguridad vial, la educación vial en un medio urbano, creo que también debe constar en esta Comisión ese recuerdo, al igual que la labor que en este ámbito realiza siempre el señor Ole Thorson.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ya al Grupo Parlamentario Popular; ahora sí, la señora Susinos, que además mi error va a convertirla a usted en símbolo del pretendido consenso que debemos encontrar. O sea, que vamos a hablar del consenso Susinos, tiene una nueva responsabilidad. Tiene usted la palabra.

La señora **SUSINOS TARRERO**: En primer lugar, quiero darle las gracias al señor don Antonio Hernando por comparecer ante esta Comisión y por sus aportaciones, que han sido tan claras y tan precisas en este tema tan importante, como es la obligatoriedad del uso del casco de bicicletas en ciudad. Hay que recordar que la reforma del reglamento de circulación se está llevando a cabo siguiendo las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud para el periodo 2011-2020, y que esta modificación se viene a adaptar a la nueva situación que está surgiendo en los últimos años, sobre todo en las zonas urbanas, donde los peatones y los ciclistas están adquiriendo un gran protagonismo. Por eso, son muy importantes, señor Hernando, sus consideraciones como profesional de este ámbito, desde el punto de vista de la salud.

Yo estoy segura de que no solamente mi grupo parlamentario, sino todos los grupos de esta Cámara, apostamos por la cultura de la bicicleta. Apostamos por el uso de la bicicleta, pero por un uso con seguridad. Y cuando hablamos de seguridad no nos podemos limitar en el debate únicamente al uso del casco, tenemos que hablar de seguridad de conductores, de seguridad de peatones, de seguridad de ciclistas, tenemos que intentar conseguir un entorno más seguro para todos. Pero ciñéndonos al tema de la obligatoriedad o no del uso del casco, que es el que se ha convertido en el gran protagonista de la modificación de este reglamento, en esta Comisión se han vertido muchas opiniones al respecto por muchos expertos de diferentes ámbitos en las distintas comparecencias. Desde el Grupo Parlamentario Popular no tenemos ninguna duda del efecto beneficioso del uso del casco, y compartimos las reflexiones que el señor Hernando nos ha presentado esta mañana. El casco es un elemento protector muy importante, eso nadie lo puede discutir. Es un elemento protector que además cada vez se está utilizando con más normalidad. Y además, el casco es efectivo en todos los grupos de edades, pero en particular en el caso

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 31

de los niños el grado de efectividad es mayor. Usted, señor Hernando, nos ha traído esta mañana tres ejemplos reales, tres ejemplos muy claros. no obstante, me gustaría también resaltar unos datos de unos estudios realizados al respecto: el casco de ciclista previene alrededor del 40 % o 50 % de lesiones graves en la cabeza y el cerebro; de 67 accidentes mortales de niños menores de quince años sucedidos entre 2008 y 2010, hubo cinco ciclistas fallecidos con edades comprendidas entre los cinco y los doce años; todos ellos habían sufrido traumatismo craneoencefálico y ninguno de ellos llevaba casco. La propia Organización Mundial de la Salud, en sus recomendaciones nos dice también que con el uso del casco se reducirían un 70 % las lesiones de cabeza. Esta mañana la Fundación Mapfre en esta misma Comisión nos ha presentado un estudio muy completo con datos muy objetivos, del que me gustaría destacar un dato: que entre los años 2010 y 2012 se produjeron veintiocho fallecimientos de ciclistas. ¿Causa principal de la muerte? Traumatismo craneoencefálico en dieciséis de los veintiocho casos, lo que representa el 57 %. Para mí personalmente, solamente por el hecho de que se pueda salvar una vida, y más si estamos hablando de menores, ya justificaría la obligatoriedad del casco.

Tenemos otros muchos datos: el 80 % de niños que llegan a las urgencias de los hospitales lo son por accidente de bicicleta, niños que no llevaban casco. De este 80 %, el 22 % de los casos acaban en traumatismo craneoencefálico. Estos datos nos dan la razón en cuanto a la necesidad de que los menores utilicen el casco. Yo estos días he estado leyendo varios estudios acerca del tema de los traumatismos craneoencefálicos, y estos traumatismos constituyen un importante problema de salud pública, tanto por los índices de mortalidad como por las incapacitaciones y por el coste asistencial, que usted ha mencionado también esta mañana, señor Hernando. Pero sobre todo me ha sorprendido cómo afecta a los menores el tema de los traumatismos craneoencefálicos. Este tipo de traumatismos es la primera causa de mortalidad en niños. Usted nos ha dejado claro, señor Hernando, esta mañana la obligatoriedad del uso del casco en menores para evitar este tema del traumatismo, y además nos lo ha descrito de una forma muy clarificadora. En este sentido, ¿qué podemos hacer —le pregunto, señor Hernando— para concienciar a los usuarios de bicicletas desde temprana edad del riesgo que entraña el uso de la bicicleta en la ciudad? ¿No cree usted que se les debería inculcar el uso del casco como algo natural, como un hábito normal, cojo la bicicleta y cojo el casco? Y hablando del tema de costes y con respecto a la magnitud del problema que usted nos ha descrito también esta mañana, ¿no piensa usted, señor Hernando, que los beneficios que originaría el imponer la obligatoriedad en el uso del casco serían mayores que el gasto que supondría no adoptar esta medida, en cuanto al tema de secuelas e incapacitaciones?

Finalizo agradeciéndole nuevamente su presencia, agradeciéndole sus aportaciones, que como le he dicho han sido muy claras, muy precisas, muy ejemplificantes, aportaciones de las que desde mi grupo parlamentario daremos traslado para poder elaborar entre todos unas conclusiones e intentar llegar a unos acuerdos que nos permitan tomar las decisiones más acertadas en esta materia.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Bravo, portavoz del Grupo Parlamentario Popular en la Comisión.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: En primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, doy la bienvenida a la señora Domenech; está usted en su casa, como es habitual aquí ya. También quiero manifestarles nuestro reconocimiento y agradecimiento por la labor de conciencia social que desarrollan todas las asociaciones. No me quiero olvidar tampoco del señor Ole Thorson que le acompaña siempre y que le aporta conocimiento, un gran conocimiento; y por supuesto, de doña Mar Cogollos, que aunque yo les conozco hace menos tiempo, creo que existe ya entre nosotros también una relación que yo quiero entender de amistad. Asimismo, quiero saludar al doctor Hernando, al que le agradezco además su presencia, puesto que ha sido este grupo el que la ha pedido, y también a los comparecientes de esta mañana, que yo creo que hoy hemos llegado al culmen de la calidad en estas comparencias.

Cuando iniciamos estos debates en torno al uso del casco —uso sí, obligatorio o no—, no sabíamos adónde íbamos a llegar, lógicamente; pero yo creo que hoy todos nos podemos felicitar porque el resultado cada vez va siendo más extraordinario. Yo creo que de aquí saldrán unas buenas conclusiones, basadas además en ese consenso al que apela siempre el presidente de nuestra Comisión, porque creo que hemos avanzado mucho de cuando empezamos a este momento. Estábamos en un uso obligatorio para todos; en este momento creo que todos tenemos ya muy claro que el uso para los menores es beneficioso, muy beneficioso; y estamos ahí en una pequeña disensión todavía en torno a la edad, que ojalá al final todos de común acuerdo podamos llegar a cerrarla. Yo agradezco las aportaciones de la Fundación Mapfre y de la Fundación RACC porque han sido muy clarificadoras en los temas que hoy nos ocupan.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 32

Pero quiero de nuevo agradecerles a ustedes, las víctimas de los accidentes de tráfico, porque para todos nosotros —yo creo que además ahí todos los grupos parlamentarios estamos de acuerdo— son ustedes un verdadero ejemplo —voy a usar una palabra que yo uso mucho— de resiliencia. Su incontestable actitud de lucha permanente frente al riesgo de banalizar el grave problema que supone la inseguridad vial, un problema a todas luces intolerable para una sociedad que se dice moderna, ha permitido que la sociedad se desperece y que de una vez por todas todos sus actores —ciudadanos, poderes públicos— entiendan que estamos ante un verdadero drama colectivo que ha adquirido el grado de pandemia y que además se convirtió en un problema estructural tras el fenómeno de la motorización. Por ello, de nuevo desde el Grupo Parlamentario Popular les agradecemos ese trabajo desinteresado, abnegado en favor de eso que defienden además con tanto énfasis; cuando hablo con usted o con Mar, le ponen toda la pasión y todo el entusiasmo porque creen firmemente en ello, y cuando tú crees en algo pones pasión encima de la mesa.

En el tema que hoy nos ocupa, en concreto en el tema del casco, yo creo que con las intervenciones de los cuatro representantes que hoy ha habido aquí ha quedado claro que es beneficioso; creo que a estas alturas del debate ya nadie duda que es beneficioso, que es beneficioso para todas las personas pero por supuesto mucho más para los menores. Sin entrar en si el casco de la bicicleta es más seguro o menos seguro, es más consistente o menos consistente, algo evita. Como ha dicho mi compañera, si se puede evitar una muerte, si se puede evitar una lesión, del tipo que sea, ya solamente por eso creo que el punto es a favor, el punto es positivo. Por eso, somos conscientes de esta apuesta y de que esta apuesta solo puede llevarse a cabo desde una palabra que es la seguridad, la palabra clave para el Partido Popular es la seguridad. Sabemos que es muy complicado salvaguardar esa seguridad en las zonas urbanas, donde hablamos de un entorno de tráfico muchas veces hostil para los ciclistas; no hay más que ver —y yo creo que a todos nos pasa— a un ciclista en una ciudad como Madrid, que muchas veces acaban yendo por la acera por la que tú vas porque no hay alternativas en estos momentos. Por ello, por ese aumento de la exposición al riesgo, en tanto no sea posible segregar de verdad y no sobre el plano de una manera utópica —una cosa es lo que se planifica en un despacho y otra cosa luego es la realidad de las ciudades que ya tenemos diseñadas—, en el tráfico de las ciudades, como digo, no deberíamos arriesgarnos a privar a los ciclistas de aquellas medidas que puedan llegar a salvarles la vida, sea un casco más consistente o menos consistente. Por eso, el simple hecho de utilizar el casco, ya se ha dicho, puede evitar dos de cada tres lesiones graves en la cabeza y en el cerebro del ciclista accidentado. Solo por eso ya estamos a favor totalmente del uso del casco.

Compartimos la opinión que usted nos ha revelado durante su intervención apoyando medidas que contribuyan a que progresivamente se mejore la seguridad vial de los ciclistas. Creo que eso también lo hemos aprendido en este debate. Desde el Grupo Parlamentario Popular no estamos por la labor de imponer nada, no se trata de imponer, al revés, nuestro planteamiento desde el principio ha sido debatir esto primero para crear una conciencia, que creo que la hemos logrado; yo creo que cada vez ustedes ven más que en las ciudades la gente se pone el casco. Incluso yo observaba el otro día, también aquí en la ciudad de Madrid, que en una empresa de alquiler de bicicletas —privada en este caso, de estas que alquilan bicicletas para turistas—, todos ellos llevaban el casco. Ya es un dato a más. Yo sé que las ciudades, que los ayuntamientos hemos hecho una inversión muy importante en el tema del alquiler de bicicletas; pues igual el siguiente paso es hacer otra inversión también en ver cómo solucionamos el tema del casco, porque estoy segura de que los que somos municipalistas al final, de forma libre, cada ciudad lo organizará como ella estime conveniente, también ese es un poco el planteamiento que yo hago y que siempre he defendido, porque estamos creando una cultura muy importante en el tema del casco; los padres y los niños se lo ponen, hemos hablado también del ejemplo, y de esa forma los padres que antes no se ponían el casco, cuando se lo ponen los niños, ahora también se lo ponen, y luego eso va a quedar ya en la mente, va a quedar de forma impresa para continuar.

En esta Comisión yo creo que ha habido una voluntad de diálogo y de consenso. Las ponencias de hoy eran solamente para hablar del casco, así se definió, aunque algún otro grupo parlamentario no estaba totalmente de acuerdo y hemos hablado de la velocidad, pero no pasa nada. Sabíamos que íbamos a hablar de la velocidad y este grupo parlamentario tampoco dijo nunca nada en contra. Por ello, me voy a remitir muy brevemente a la velocidad, pero muy brevemente puesto que, insisto, no era el cometido de estas comparecencias.

Nuestro grupo parlamentario viene defendiendo la necesidad de definir un sistema de gestión de la velocidad en España, algo que encuadramos en un marco más amplio que es un sistema seguro de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 33

circulación, y que va más allá de fijar nuevos límites de velocidad, si bien hacerlo es un capítulo muy importante dentro de este citado sistema de gestión. Desde el Gobierno se pretende, a través de una redacción más simplificada del artículo 19 de la Ley de Seguridad Vial, adecuar al contexto y a las necesidades actuales los límites de velocidad con el fin de que estos límites se determinen con las condiciones que al respecto establezca el Reglamento General de Circulación. Será entonces, durante el debate de la reforma y al objeto de no contaminar esta ponencia, cuando tendremos tiempo de entrar en esta materia. Habrá tiempo para debatirlo y habrá tiempo para hablarlo.

Como veo que el señor presidente ya me está dando tiempo muerto —no me quiere usted nada—, voy a ir terminando. Únicamente quería hacer una reflexión a mi compañero del Grupo Socialista que ha visto como nubes del pasado. Voy a pasar por alto. Me voy a quedar con lo que han dicho los miembros del RACC, la persona que ha hablado por el RACC, y voy a poner en valor lo que se ha avanzado en este país en los últimos diez años, y no lo dice un partido político, lo ha dicho una asociación externa; eso es para mí lo que cuenta. Lo que se ha avanzado en estos diez años —ha habido Gobiernos en estos diez años de todos los colores— es fruto y es un trabajo de todos, no de unos ni de otros. Y la voluntad de este Gobierno, la voluntad del Gobierno del Partido Popular, la voluntad de este grupo parlamentario es trabajar por la seguridad. Si alguien quiere ver nubes o quiere ver tufillos —ha sido la palabra— es el problema de otras personas, no el nuestro.

Por otro lado, me sumo a la propuesta que ha hecho la representante del Grupo Socialista cuando ha preguntado por las mujeres y la bicicleta; ¿por qué la usamos menos? Ahí nos tiene; si usted quiere, podemos... Me ha llamado la atención la portada de la Fundación Mapfre porque es muy ilustrativa, pero estoy de acuerdo con usted en que nosotras la usamos menos. Ahí sí que estamos de acuerdo, en el otro tema no. Podemos seguir hablando de mujer y bicicleta, si a usted le parece.

Muchas gracias, señor presidente, por su paciencia.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar la palabra a los comparecientes para que contesten, comenten, polemiquen y sobre todo nos ilustren con sus aportaciones. Señor Hernando, tiene usted la palabra.

El señor **REPRESENTANTE DEL SERVICIO DE MEDICINA INTENSIVA DEL HOSPITAL 12 DE OCTUBRE, MADRID** (Hernando Lorenzo): Muchas gracias de nuevo por la oportunidad que me dan de comentar algunos de los aspectos que aquí han surgido.

Vamos a empezar por el tema de la diapositiva que se había quedado aquí congelado, pero esto no es real, el 75% de los traumatismos craneoencefálicos en ciclistas son por caídas; esto es la minoría. El accidente con el automóvil; problema: que la energía que se disipa en una colisión es un medio de la masa por la velocidad al cuadrado; es obvio que la masa del vehículo es mayor que cuando te caes y la velocidad es lo que va a determinar de forma principal la lesividad. Pero no perdamos de vista lo siguiente: una caída a 1,5 metros de altura viene regida por la fórmula raíz cuadrada de $2gh$. —Siempre me dicen: es que yo soy de letras, no entiendo. Yo no sé si soy de ciencias o de letras, soy de biología humana, soy médico, pero tengo que tratar de explicarme lo que ocurre cuando tengo un caso delante—. La velocidad de caída de un cuerpo es raíz cuadrada de $2gh$; por lo tanto, desde 1,5 metros —son 2 por 1,5 es igual a 3, que por 10 son 30— es la raíz cuadrada de 30 —si 5 por 5 son 25 y 6 por 6 son 36—, y aproximadamente la raíz cuadrada de 30 es 5,5. Tenemos que 10 metros por segundo son 36 kilómetros/hora, porque 36 kilómetros son 36.000 metros, lo que dividido entre 3.600 segundos, que es una hora, son 10 metros/segundo. Por lo tanto, 5,5 metros/segundo viene a ser 18 más 1,8 son 19,8 kilómetros/hora. ¿Qué significa? Que una caída de bicicleta desde 1,5 metros de altura no es banal, suponiendo que caiga directamente, pero es que además voy en velocidad, por lo tanto, incremento mi riesgo. ¿Y qué han hecho los ingenieros que diseñan cascos? Se preguntan: ¿cuál es el porcentaje mayor de accidentes de ciclistas en ámbito urbano? La velocidad es alrededor de 25, 30 kilómetros/hora; hagamos un casco que proteja. Y los cascos están diseñados para reducir el HIC, el Head Injury Criterion, que es uno de los índices de gravedad en el traumatismo craneoencefálico, para proteger aproximadamente entre el 75% y el 90% de accidentes en que un ciclista se golpee la cabeza a 25 kilómetros/hora. Por tanto, partimos de que se ha estudiado el problema, y en principio se trata de poner soluciones adaptadas al problema.

Eso desde el punto de vista de sentar un poco las cosas en cuanto a la accidentalidad y viene en relación con la utilidad del casco en caídas. Otras lesiones graves, que había preguntado usted: en una rotura traumática de aorta, esto generalmente se produce en accidentes muy graves de ciclistas, cuando son atropellados en carretera por un vehículo que viene por una carretera nacional, pero no perdamos de vista lo de la mortalidad. Fíjense ustedes que en un atropello a un peatón a 30 kilómetros/hora la mortalidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 34

viene a ser alrededor de 5%, pero basta que subamos a 50 kilómetros/hora para que se incremente a 60%. Por lo tanto, hagamos que los cascos protejan, que es el motivo por el que me han invitado a comparecer aquí —luego trataré un poco el tema de la velocidad—, pero en principio, hagamos el casco para que proteja en los accidentes en vida real.

Esto explica un poco lo que usted decía, que otras lesiones hay. Pues las tenemos por todo el cuerpo. Las lesiones en miembros inferiores, que son frecuentes en ciclistas, son penosas en cuanto al tratamiento, son relativamente incapacitantes a largo plazo, con secuelas, etcétera; pero, so pena que sean amputaciones en zona proximal de miembros no suponen un riesgo vital. Sí son caras desde el punto de vista social, asistencial, etcétera. Pero lo que mata es el 26% de las lesiones en cabeza. Es de lo que estamos hablando, estamos hablando del casco.

Tercero. Datos en cuanto a las actividades: en los niños se ha visto que de los ingresos, de los ingresos en hospital y de los que acuden a urgencias en el hospital, entre el 75% y el 90% los es por accidentes en bicicleta. —Por supuesto que los niños jugando al fútbol se dan coscorriones y tienen erosiones en las piernas, pero lo único que pasa es que cuando lleguen a casa su madre les caliente **(Risas)**, pero no más en general, no suponen riesgo vital. Sin embargo, el traumatismo craneoencefálico debido a accidentes en bicicleta sí condiciona entre el 70% y el 90% de ingresos de niños en los hospitales; por tanto estamos hablando de un riesgo muy concreto.

Hemos comentado lo que supone la velocidad por la fórmula de un medio de la masa por la velocidad al cuadrado y de que la energía cinética multiplica exponencialmente. Y esto es importante por lo que ha comentado mi compañera de mesa. Hay un trabajo muy clásico —ahora sí que voy a la velocidad, solamente desviándome un momento— de Leonard Evans, que está descrito en el libro *Traffic Safety and the Driver*, un clásico de la seguridad vial, del año 2000. Imaginemos lo siguiente: si en un tramo de carretera se incrementa de 100 a 110 kilómetros/hora, dividimos, 110 entre 100, que es 1,1; por tanto, el incremento de siniestralidad sería un 10%. El incremento de lesividad sería —dentro de ahí entran heridos graves y leves— eso elevado al cuadrado, es decir, 1,1 elevado al cuadrado, esto es 1,21, aproximadamente un 21% de lesividad. Y el riesgo de mortalidad sería 1,1 elevado al cubo, es decir, 1,33, o sea un 33%, y avala lo que acaba de decir.

En consecuencia, lo de incrementar el límite de velocidad hay que pensar las repercusiones que puede tener. No digo que haya otras consideraciones, movilidad, etcétera. El problema sería, desde mi punto de vista, y ahora hablo como ciudadano, velocidad adaptativa: la autovía del Barbanza, en la provincia de A Coruña, que va desde Santiago de Compostela hasta Pobra do Caramiñal, 75 kilómetros, trazado excelente, asfalto absorbible, curvas con un radio que permiten velocidad mantenida de 120 kilómetros/hora, durante un tiempo estuvo variando entre 120, 110, 100, y eso volvía locos a los conductores. No sé qué tipo de presión social debió de haber; ahora está a 120 kilómetros/hora todo el trazado y va perfecto. Pero puedes ir a 120 kilómetros/hora en agosto a las 5 de la tarde, pero desgraciadamente está en la provincia de A Coruña, y allí llueve mucho —soy gallego, soy coruñés—. Problema: por la noche y con lluvia, como vayas a 120 tienes un riesgo muy incrementado: mala visibilidad..., lo que ustedes conocen perfectamente como miembros de la Comisión de Seguridad Vial. Por lo tanto, yo diría que velocidad adaptativa. Y aquí entro en el tema de seguridad, no en el de protección, que es de lo que yo he venido a hablar, protección para ciclistas en ámbito urbano mediante casco, pero he hecho esa digresión. Luego velocidad adaptativa.

Evidencias en cuanto a que el uso de casco de forma obligatoria en ciudad, de alguna forma disuadiría a los conductores para que lo utilizaran, esa es una —ahora la contestaré—. Otra, el trabajo clásico de la Universidad de Bath, de un ingeniero que en el año 2007 dice que los conductores, cuando ven que los ciclistas llevan casco en vez de respetar el metro y medio se juntan y van a un metro. Eso está perfectamente contestado en un artículo que tienen a su disposición en la bibliografía que les he aportado, en el mes de septiembre de este año, 2013; el trabajo del ingeniero de la Universidad de Bath metodológicamente era malo; mezclaba dos ciudades, Bristol y Salisbury, o sea que no tiene nada que ver. Cuando de verdad te pones a analizar no está para nada demostrado que cuando los conductores de automóvil ven a un ciclista con casco se juntan más. Y segundo, en cuanto a la menor utilización de cascos, que se ha dicho por el trabajo de la Fundación Mapfre que un 18%, de ellos un 7% dice que no sirve para nada: tampoco está demostrado; hay trabajos en Ontario, en Canadá, que demuestran que la implantación por ley que obliga al uso por los ciclistas no redujo su utilización. O sea que ojo con las cifras que utilizamos.

Por último, quería hacer énfasis en lo que estamos diciendo, que desde mi punto de vista, y de nuevo vuelvo a hablar como médico, ustedes tienen mucha más información en todo el abanico de ítems que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 35

rodean el asunto del que estamos hablando. Pero como médico es incuestionable; ustedes han utilizado las cifras que han comentado: está absolutamente demostrado y es incuestionable que el casco protege, por lo tanto, si protege, no prescindamos de algo que es de utilización sencilla y que cuya utilidad está demostrada. Es simplemente mi punto de vista.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Domenech.

La señora **PRESIDENTA DE P(A)T-AP(A)T** (Domenech Moral): Seré muy breve, solamente haré dos comentarios. Quiero agradecerle muchísimo, Jordi, tus palabras y el recuerdo a mi padre, que de verdad te agradezco mucho.

Los dos temas han sido casco y velocidad. De modo muy general contestaré a las intervenciones, que agradezco todas ellas, y a una cosa muy concreta a las preguntas sobre las propuestas de modificación que he mencionado y que no me ha dado tiempo a comentar, y que por la hora no me voy a extender, pero sí que les haré llegar las diferentes propuestas. Les hago un resumen sobre las cuatro más importantes, que eran en relación con el alcohol, en dos aspectos: uno, en cuanto a la sanción; dos, en cuanto a la obligatoriedad de realizar pruebas a los conductores en caso de haber resultado herido y tener que ser trasladado a un centro hospitalario. Este es un aspecto para nosotros importante. El otro asunto es en relación con las sanciones por exceso de velocidad que contempla la Ley de Seguridad Vial, y que nos preocupa sobre todo el primer tramo; nos preocupa el primer tramo porque se da poca importancia a los pequeños excesos de velocidad, cuando tienen una gran importancia en la siniestralidad. Entonces, deberíamos hacer ahí más hincapié y ponerlo más en relación con la sanción por alcoholemia, porque los efectos en la siniestralidad grave son muy similares.

Hay otra cuestión que también quería mencionar; hay alguna más, pero solamente les mencionaré otra que también nos ha sorprendido porque se ha introducido en la disposición adicional novena; es sobre el atropello de especies cinegéticas, y hay un cambio que se propone dando la responsabilidad al conductor del vehículo, aunque no tenga la culpa e incluso aunque haya respetado las normas de circulación; nos ha sorprendido y lo quería mencionar también aquí porque nos gustaría que no se modificara y quedara en su anterior redacción, porque parece que se protege más a la especie cinegética que al conductor, a las posibles lesiones que pueda tener o al fallecimiento. Además en muchas ocasiones produce daños materiales en el vehículo, y la mayoría de conductores —un 70%, según los datos facilitados por Unespa— no dispone de seguro a todo riesgo, es decir, de daños propios, con lo cual quedaría también sin indemnizar. Nos parece muy acertada la modificación en relación con la prohibición de detección de radares, de los dispositivos de detección de radares, que creemos que eso fue un error de la anterior reforma y que veníamos reclamando. Y simplemente hay algún tema más que les haré llegar.

Sí quiero mencionar de modo general dos cosas: tenemos que trabajar en clave de seguridad, como ha dicho la señora Bravo, y en clave de reducir muertos y heridos es importante. El casco no es la varita mágica para que no haya heridos entre los ciclistas, ni mucho menos. Pero como ha dicho el doctor Hernando, es una medida de protección que tenemos a nuestro alcance y vamos a utilizarla. Es muy importante que en paralelo hay que hacer otras muchas cosas, es decir, no es la varita mágica de que haciendo esto vamos a solucionar un determinado tipo de siniestralidad o de heridas, sino que hay que trabajar de forma muy, muy intensa y mucho más que hasta ahora en el ámbito urbano, especialmente en la pacificación del tráfico que he mencionado antes, de las velocidades, de la prioridad de los medios más sostenibles. Los ciclistas, pero quiero mencionar aquí los peatones, normalmente mayoritarios en las ciudades, el medio de transporte o de movilidad mayoritario en la ciudad. En eso también hay mucho por hacer y debemos ponerlo sobre la mesa. No hay duda para los menores.

Para acabar, en cuanto a la velocidad: para mí, con los datos de los estudios, pero sobre todo desde la perspectiva de la asociación que represento, no tenemos ninguna duda de que no debemos retroceder en la lucha que estamos llevando desde hace muchísimo tiempo en la reducción de víctimas de todo tipo, víctimas graves pero también heridos de todo tipo. Y para ello es muy importante la velocidad. No retrocedamos y no aumentemos la velocidad, aun cuando pueda haber tramos seguros, porque podrán dejar de serlo, y eso será una responsabilidad de todos y especialmente de una modificación que en ese aspecto puede ser negativa.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Domenech, señor Hernando.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 467

19 de noviembre de 2013

Pág. 36

Comparto con todos ustedes la sensación de que hoy ha sido una sesión muy útil, extraordinariamente útil; gracias a las aportaciones del señor Laria del Vas, del señor Nadal, del señor Hernando y de la señora Domenech, que les tenemos que agradecer. También gracias a todos los portavoces que han intervenido. Tengo también la sensación —algunos de ustedes lo han expresado— de que estamos ya en la recta final, de que tenemos ya los principales elementos para acabar la tarea que nos propusimos. De hecho, la semana que viene tenemos la comparecencia de los representantes de ayuntamientos y los entes competentes en seguridad vial, y por tanto vamos a estar ya en disposición de acabar nuestra tarea. Yo quisiera agradecerse a todos los que están haciendo posible esta labor.

He empezado la sesión haciendo recuerdo al día mundial, que fue el domingo, el tercer domingo de noviembre, dedicado a las víctimas de accidentes de tráfico, y me van a permitir que lo acabe incluso de forma más íntima recordando y agradeciendo la invitación que me formularon, como presidente de la Comisión, P(A)T-AP(A)T junto con otras organizaciones, para asistir a la ceremonia interreligiosa que se celebró en Barcelona para conmemorar este día. Fue un día en el cual hubo un espacio para el recuerdo; un espacio para que se pueda mostrar el cariño y la solidaridad con las víctimas, con los familiares de las víctimas. Pero sobre todo, esto les dije en nombre de todos ustedes, para mí era un día de exigencia para todos nosotros, para todos los diputados y diputadas. Citando la canción, desde este punto de vista de exigencia de trabajar para la seguridad, hoy ha sido un buen día, y hay que decir aquello de: atrevámonos con él.

Se levanta la sesión.

Era la una y cincuenta minutos de la tarde.

cve: DSCD-10-CO-467