



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 405

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 12

celebrada el miércoles 13 de diciembre de 2017

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor secretario general de Infraestructuras (Niño González):

- Para informar sobre la sustitución de los guardarraíles por sistemas de protección a motoristas. A petición del Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 212/000763) 2
- Urgente, para informar sobre la sustitución de los guardarraíles por sistemas de protección a motoristas. A petición del Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 212/000788) 2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 405

13 de diciembre de 2017

Pág. 2

Se abre la sesión a las cinco y diez minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a iniciar la última reunión de la Comisión de este periodo de sesiones, la última del año.

Antes de que se vaya dispersando el aforo, quiero agradeceros el trabajo que habéis hecho entre todos durante el año 2017. Para mí ha sido un placer la colaboración que, como presidente, y entiendo que mis compañeros de la Mesa, hemos recibido de los portavoces de todos los grupos parlamentarios. En 2018 Dios proveerá, pero 2017 es un buen recuerdo que yo retengo en mi memoria. Por otro lado, quiero desearos a todos una muy feliz Navidad y un 2018 lleno de suerte para todos personalmente; políticamente, que Dios reparta suerte. **(Aplausos)**.

Ahora, para atender el orden del día de la Comisión, vamos a celebrar las comparecencias que figuran en el mismo, que estaban formuladas al director general de Carreteras, pero que van a ser sustanciadas por el secretario general de Infraestructuras, don Manuel Niño, en nombre del Gobierno.

Don Manuel tiene la palabra, sin tiempo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Buenas tardes. Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, quiero manifestar que es para mí un honor poder comparecer ante esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso —es la primera vez que comparezco— para tratar un tema realmente importante, que es la sustitución de los guardarraíles por sistemas de protección a motoristas. Por extensión, quisiera explicar las medidas que está aplicando el Ministerio de Fomento para la mejora de la seguridad vial.

Voy a hacer una introducción previa, porque creo que ayudará a sus señorías para entender exactamente la labor que se está haciendo por el Ministerio de Fomento, por el Gobierno en general, porque, como saben, hay otros ministerios concernidos en este tema. Creo que conviene hacerla, y más en el momento actual, ya que en los últimos días se están recogiendo datos sobre la evolución de la accidentalidad a lo largo de este año. Comienzo indicando que el ministro de Fomento, en la comparecencia que tuvo el 19 de diciembre de 2016 para explicar sus grandes líneas de actuación durante esta legislatura, indicó expresamente que la seguridad integral de todos los modos de transporte forma parte del decálogo de líneas estratégicas del Ministerio de Fomento. Para el Ministerio de Fomento la seguridad es una prioridad. De hecho, si consideramos todos los modos de transporte, la movilidad que se atiende desde el Ministerio de Fomento se refiere a 300 millones de viajes al año y a más de 2000 millones de viajeros; hay que tener en cuenta la diferencia entre viajes y viajeros. En este sentido, dentro del transporte por carretera, la mejora de la seguridad vial de la circulación es uno de los principales objetivos de la gestión de las infraestructuras viarias que viene desarrollando el Gobierno, siendo su fin último, como supongo que estarán sus señorías de acuerdo conmigo, la reducción de los accidentes de circulación y, en el caso de que los accidentes se produzcan, poder reducir lo máximo posible las consecuencias humanas, sociales y económicas derivadas de los mismos.

Me van a permitir también que les haga una descripción breve de la red de carreteras de España para incluir dentro de ella la Red de Carreteras del Estado que gestiona el Ministerio de Fomento. La red viaria pública asciende a 655 000 kilómetros, de lo cuales, 489 000 son vías urbanas, en general calles, y 165 000 kilómetros son las restantes carreteras, lo que podríamos llamar carreteras interurbanas, que son gestionadas por el Estado, comunidades autónomas, diputaciones y cabildos. Dentro de esta red, la Administración General del Estado es titular y gestiona, a través del Ministerio de Fomento, la denominada Red de Carreteras del Estado, que, con una longitud de más de 26 000 kilómetros, articula tanto el tráfico de viajeros como el tráfico de mercancías de largo recorrido. Además, esta red, como conocen sus señorías, conecta los principales núcleos de población del territorio del Estado, da acceso a los puertos, aeropuertos y centros de transporte de interés general y sirve de acceso a las principales conexiones transfronterizas. De este modo, y con estos datos que les he dado, el Ministerio de Fomento gestiona el 16 % del total de la longitud de carreteras interurbanas en España, y aunque el porcentaje es reducido, el 16 %, en cambio, soporta el 52 % del tráfico de viajeros y el 63 % del tráfico de vehículos pesados.

Esta red, de más de 26 000 kilómetros, se puede clasificar en 12 000 kilómetros de las denominadas vías de gran capacidad, es decir, autopistas, autovías y carreteras de doble calzada o carreteras multicarril, como se denominan en la Ley de Carreteras, y los 14 500 kilómetros restantes son carreteras de una sola calzada, también denominadas carreteras convencionales; es decir, más del 40 % de las carreteras estatales son vías de gran capacidad y además suponen más del 70 % de la totalidad de carreteras de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 405

13 de diciembre de 2017

Pág. 3

gran capacidad que existen en España. Este ha sido un esfuerzo que se ha realizado gracias a los distintos Gobiernos que desde finales de la década de los ochenta han ido realizando importantes actuaciones en la red de carreteras y que ha permitido poder definir hoy la Red de Carreteras del Estado como de altas prestaciones.

Por lo que se refiere a la gestión de este patrimonio viario quiero remarcar que para el Gobierno y para el Ministerio de Fomento es prioritaria la conservación y el desarrollo de actuaciones de mejora de la seguridad vial, todo ello con el objetivo de conseguir que la red de carreteras sea fluida, cómoda y segura. Para ello se han venido realizando importantes inversiones, tanto para la modernización de la red de carreteras como para su mantenimiento, explotación y mejora de la seguridad vial. Así, por lo que se refiere a la ejecución de nuevas infraestructuras en el periodo 2012-2016, la inversión total ha ascendido a 8100 millones de euros. Por otro lado, la inversión total realizada en materia de conservación y explotación de carreteras, me estoy refiriendo a Red de Carreteras del Estado, en idéntico periodo, 2012-2016, ha ascendido a 4300 millones de euros. Por tanto, estaríamos hablando de una inversión realizada en este periodo que asciende a 12400 millones de euros.

Por lo que se refiere a los Presupuestos Generales del Estado del año 2017, el que estamos ya finalizando, las inversiones para la conservación y mejora de la seguridad vial han tenido un importe superior a 900 millones de euros, inversión que se ha realizado, por una parte, por la propia Dirección General de Carreteras y, por otra parte, por Seittsa, una sociedad dependiente del Ministerio de Fomento. Estamos hablando, por tanto, de una inversión en conservación de carreteras de 980 millones de euros que, en definitiva, pone de manifiesto la prioridad que el Ministerio de Fomento está otorgando al mantenimiento de la red viaria. De hecho, este año 2017 el peso de las partidas destinadas a conservación y mejora de la seguridad vial ha sido superior al de la inversión realizada en la ejecución de obras, puesto que la destinada a conservación de carreteras ha sido de 980 millones de euros, mientras que la ejecución de nueva infraestructura ha ascendido a 953.

A través de la Dirección General de Carreteras se lleva a cabo un riguroso sistema de gestión de la seguridad vial que tiene como objetivo la mejora continua y la adaptación a los nuevos avances técnicos y de gestión de la seguridad vial de las infraestructuras viarias, con objeto de que esta gestión sea eficiente y así se puedan aprovechar mejor los recursos disponibles.

El sistema de gestión de seguridad vial permite analizar y hacer un seguimiento de la accidentalidad periódicamente, alineado con la política de seguridad vial de la Comisión Europea. El objetivo fundamental de esta política es el de incrementar el nivel de seguridad en la red de carreteras y también en la red transeuropea, que es una parte importante de esta red de carreteras. Para ello, aplicamos una directiva del año 2008 de la Unión Europea, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, que establece los procedimientos destinados a conseguir un nivel de seguridad elevado y homogéneo. Con este fin, en el Ministerio de Fomento utilizamos el concepto de tramos de concentración de accidentes, los denominados TCA, que son aquellos tramos de la red donde el riesgo de que se produzcan accidentes es mayor respecto a otras secciones de similares características de la red de carreteras. Este concepto está alineado con los preceptos de la directiva europea. Este criterio está desarrollado en un Real Decreto del año 2011, de 11 de marzo, que regula la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la red de carreteras, donde se establecen los procedimientos para conseguir un nivel de seguridad elevado y homogéneo. En este real decreto se establece la obligación de identificar los tramos de concentración de accidentes de manera periódica, cada tres años, así como la obligación de realizar los estudios detallados que permitan proponer las medidas correctivas o paliativas para mejorar las condiciones de seguridad vial de cada tramo identificado. En la identificación de estos TCA se considera, por supuesto, la accidentalidad de todos los vehículos, incluidas también las motocicletas, y se tienen en cuenta el tipo de carretera y el tráfico soportado por la vía, además de los datos propios de la accidentalidad con víctimas.

Por otro lado, quiero reseñar que la metodología empleada por la Dirección General de Carreteras, como he indicado anteriormente, está en coherencia con los preceptos de la Directiva Europea sobre Gestión de la Seguridad Vial y sigue las pautas del manual de seguridad vial utilizado en la Asociación Mundial de la Carretera, que es similar al que se utiliza en otros países de nuestro entorno. Por su parte, la mayoría de las administraciones de carreteras españolas está adaptando estos métodos que se utilizan por la Dirección General de Carreteras. El objetivo fundamental que se persigue con la identificación de los TCA es seleccionar aquellos tramos más conflictivos desde el punto de vista de la accidentalidad y ejecutar las actuaciones sobre la infraestructura que sean más eficientes para la mejora de la seguridad vial. Por consiguiente, dado que su objeto está estrechamente relacionado con la realización de mejoras

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 405

13 de diciembre de 2017

Pág. 4

sobre la infraestructura, debe ser el Ministerio de Fomento el departamento que establezca la metodología más adecuada y vaya actualizando los parámetros de identificación de los TCA. La Dirección General de Carreteras identifica estos TCA de forma periódica, como he dicho anteriormente, realiza los estudios detallados y también define las actuaciones necesarias para la mejora de la infraestructura.

En el proceso de identificación y tratamiento de los TCA desde el año 2012, quiero indicar que durante la pasada legislatura se ha actuado en un número importante de TCA, y para ello se ha destinado una inversión que asciende a unos 274 millones de euros. Hay que reseñar que en dicho importe se incluyen no solamente actuaciones específicas para la mejora de los TCA, diríamos actuaciones puntuales, sino también grandes actuaciones. Además, el Ministerio de Fomento ha concluido durante el año 2015 el proceso de la nueva identificación de tramos de concentración de accidentes, todo ello de acuerdo con la directiva comunitaria y también con el Real Decreto del año 2011, al que me he referido anteriormente.

Quiero señalar que la longitud total de la red de carreteras que se considera que puede ser TCA asciende a 86,3 kilómetros, lo que supone el 0,5% de la longitud total de la red de carreteras. Asimismo, para velar por que los usuarios de la red de carreteras estén informados de la existencia de estos puntos, la Dirección General de Carreteras ha procedido a la señalización de todos ellos mediante carteles específicos, que supongo que sus señorías han tenido la oportunidad de ver a lo largo de la Red de Carreteras del Estado, y ha informado de ello a la Dirección General de Tráfico, del Ministerio del Interior, con la que mantenemos una fluida y permanente comunicación. Sobre estos puntos, como he indicado anteriormente, la Dirección General de Carreteras ha llevado a cabo los estudios detallados con el objetivo, lo indico una vez más, de proponer y definir medidas para su tratamiento. Como conclusión de estos estudios se han previsto una serie de actuaciones a corto y medio plazo. Al mismo tiempo, quiero indicarles que, además de establecer estas actuaciones, estamos llevando a cabo un seguimiento de las que se han previsto para ver su grado de desarrollo y se cree que se dispondrá de datos completos en el primer trimestre del año 2018.

Sobre los TCA que se han identificado, puedo decir a sus señorías que algún tipo de actuación tenemos en todos y cada uno de ellos. En dos tercios de estos puntos se han ejecutado actuaciones de tratamiento o están ya próximas a iniciar su ejecución; en el tercio restante están planteadas y diseñadas las actuaciones y próximamente se llevará a cabo la licitación de las obras correspondientes. Para ello estamos redactando los correspondientes proyectos.

Además de las actuaciones correctivas sobre los TCA, la Dirección General de Carreteras también realiza otras específicas de seguridad vial, como las denominadas actuaciones preventivas, que yo creo que son muy importantes, porque la mejor forma de no tener accidentes, como supongo que estarán de acuerdo sus señorías conmigo, es prevenirlos, que tienen por objeto eliminar carencias de seguridad y zonas de potencial riesgo de accidentalidad, así como homogeneizar los niveles de seguridad a lo largo de los itinerarios. Esto es muy importante, porque a lo largo de un itinerario el conductor debe de percibir que existe una homogeneidad en la señalización, que existe una homogeneidad en la velocidad, etcétera, etcétera. Por otro lado, quiero remarcar que todas las actuaciones que realiza el Ministerio de Fomento persiguen mejorar las carreteras estatales y aumentar el nivel de seguridad, porque el nivel de seguridad está siempre presente.

Con objeto de prevenir y reducir las consecuencias de los accidentes, podríamos hablar de tres niveles de actuación. Un primer nivel que se refiere a la realización de grandes actuaciones de construcción de nuevas infraestructuras y acondicionamientos de las carreteras existentes, que tienen por objeto, aparte de mejorar las características y la calidad de estas carreteras, es decir, aumento de la capacidad en muchos casos, incrementar también la comodidad y la seguridad en la circulación, consiguiendo unas vías que los usuarios puedan percibir, si me permiten, como más clementes, lo que contribuye al descenso de la accidentalidad y sus consecuencias. Hay un segundo nivel, que es aquel en el que se llevan a cabo las operaciones ordinarias de conservación de los elementos de la carretera y otras actuaciones periódicas que contribuyen también a prevenir los accidentes y a mejorar la seguridad vial; actuaciones que inciden en la seguridad de la circulación, como, por ejemplo, el repintado de las marcas viales, la reposición de la señalización vertical, la rehabilitación y refuerzo de los pavimentos, las actuaciones de viabilidad invernal, las operaciones de vigilancia y atención en los accidentes y en incidentes en el tráfico. Y hay un tercer nivel que se refiere a programas específicos de seguridad vial. En los Presupuestos Generales del Estado figura un programa presupuestario de conservación y explotación de carreteras que contempla básicamente actuaciones para el tratamiento de tramos de concentración de accidentes y actuaciones preventivas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 405

13 de diciembre de 2017

Pág. 5

Quiero hacer referencia a las inspecciones y auditorías de seguridad vial que hace la Dirección General de Carreteras, todas ellas contempladas en la directiva del año 2008, a la que me he referido anteriormente. Este programa de auditorías de seguridad vial tiene como objetivo realizar una comprobación independiente —al decir independiente me refiero a independiente del personal de la Dirección General de Carreteras— que tiene como objetivo considerar los factores de seguridad vial en todas las fases, desde el diseño de una infraestructura hasta la explotación, pasando por las fases de proyecto y construcción. El ejercicio de estas auditorías se ha consolidado desde el año 2013, es decir, es una actividad relativamente reciente, cuando se convocó el primer programa de formación de auditores de seguridad vial. El ministerio va a continuar aplicando en el futuro este sistema de gestión de las medidas en materia de seguridad vial. Se trata de un sistema que se ha revelado como una herramienta eficaz para identificar las mejoras prioritarias en la red de carreteras, a la vista de los objetivos alcanzados y la tendencia de descenso de la accidentalidad y la mortalidad en las carreteras del Estado en los últimos años.

Me voy a referir ya específicamente a la siniestralidad en la Red de Carreteras del Estado y en el resto de las redes de carreteras españolas. Insisto en la apuesta firme del Ministerio de Fomento para la mejora de la seguridad en la circulación vial en la Red de Carreteras del Estado, apuesta que hasta el momento nos ha llevado a una importante transformación, habiéndose conseguido reducir el riesgo de sufrir un accidente de manera significativa. Así, en los últimos veinticinco años el riesgo de sufrir un accidente con víctimas en las carreteras estatales ha descendido un 77% y el riesgo de fallecer como consecuencia de sufrir un accidente de circulación, un 94%. Como saben sus señorías, el índice de peligrosidad, que es el cociente de dividir el número de accidentes por el número de vehículos/kilómetro —es decir, es un índice relativo, porque hay que tener en cuenta que estos índices deben de tener en consideración un elemento importante, que es el tráfico que circula por la red de carreteras—, ha pasado de 40,3 en el año 1989 a 9,2 en 2016 y el índice de mortalidad, de 5,1 a 0,3. Por considerar un periodo más reciente, es decir, el periodo 2004-2016, estos índices de peligrosidad y de mortalidad han descendido respectivamente un 36% y un 75%, al pasar de 14,3 y 1,2 en el año 2004 a 9,2 y 0,3 en el año 2016. Esta evolución favorable de la siniestralidad se pone de manifiesto si se compara con otros países de nuestro entorno, y así puedo indicar que el riesgo de fallecer en un accidente de tráfico en la Red de Carreteras del Estado se sitúa ligeramente por encima de los países con una mejor tradición en seguridad vial, como Suecia, Dinamarca y Reino Unido, y presenta mejores datos que Alemania, Países Bajos y Francia. Por repasar la accidentalidad en 2016, quiero indicar que ha habido un incremento del volumen de vehículos/kilómetros y el riesgo de sufrir un accidente se mantuvo con respecto a 2015, mientras que el índice de mortalidad pasó de 0,34 en 2015 a 0,35 en 2016, es decir, ha aumentado una centésima. Me estoy refiriendo a los datos de la Red de Carreteras del Estado.

Vamos al año 2017, como preámbulo para el análisis que voy a hacer de la accidentalidad de los motociclistas. En el presente año la cifra de accidentalidad mortal en la Red de Carreteras del Estado refleja de nuevo un descenso significativo, dando continuidad a la tendencia habida en los últimos años, hasta 2015. En este sentido, en lo que respecta a 2017 y considerando el periodo más cercano, es decir, enero-noviembre, el número de víctimas mortales en la red estatal se ha reducido en un 7,3% —al final, estamos hablando de 29 muertos menos—, mientras que en el resto de carreteras españolas ha aumentado un 8,3% con respecto al mismo periodo del año anterior. Desde enero a noviembre, en referencia a la Red de Carreteras del Estado, se registra un ligero aumento de los accidentes mortales, pero, como he indicado anteriormente, una reducción en el número de fallecidos, la reducción que les he dicho del 7,3%. En cambio, en el resto de carreteras del país el incremento es tanto en accidentes como en fallecidos. Pues bien, gracias a este mejor comportamiento de la accidentalidad mortal en la Red de Carreteras del Estado, en el conjunto de las carreteras interurbanas españolas se registra un contenido incremento de la accidentalidad mortal. En concreto, ha sido un 2,1% en accidentes mortales y un 2,5% en víctimas mortales en toda la red de carreteras, es decir, en los 155 000 kilómetros.

En el contexto europeo, por el hecho de contar con una red estatal como la que tenemos, en cuanto a los objetivos establecidos por la Unión Europea, quiero indicar que España alcanzará el objetivo comunitario de reducción de víctimas mortales en un 50% en el año horizonte. En el año 2010 se superó ampliamente este objetivo y la línea descendente de la mortalidad en nuestras carreteras se ha continuado manteniendo, de manera que España es uno de los pocos países que ha alcanzado la reducción media esperada en 2015 para alcanzar el nuevo objetivo europeo establecido para el año 2020, que, como saben, trata de disminuir los fallecidos en carreteras a la mitad respecto del año 2010. Habrá que ver

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 405

13 de diciembre de 2017

Pág. 6

cómo van evolucionando las cifras en 2017, 2018, 2019 y 2020, pero, según los últimos datos publicados, estamos en una situación más favorable que muchos países de nuestro entorno para alcanzar dicho objetivo en 2020.

Esta notable mejoría en los niveles de seguridad de las carreteras en España durante las últimas décadas nos ha permitido situarnos dentro del grupo de cabeza de los países con menor tasa de mortalidad de Europa. Concretamente, ocupamos la quinta posición en cuanto a la ratio de víctimas mortales por millón de habitantes, con un valor de 39, frente a los 51 de la media europea. No obstante, quizás esta ratio de víctimas mortales con respecto a la población no sea la más adecuada para definir los índices de seguridad vial. Desde mi punto de vista, es mucho más correcto colocar en el denominador los vehículos/kilómetro, es decir, el tráfico existente. Pues bien, este éxito, fruto de una labor que se ha venido realizando durante muchos años, ha sido posible gracias al esfuerzo compartido de toda la sociedad: ciudadanos, organismos, instituciones públicas y privadas, asociaciones, etcétera. Pero también quisiera poner de relevancia, como especialmente importantes, las medidas acometidas tanto desde la Dirección General de Carreteras, del Ministerio de Fomento, como desde la Dirección General de Tráfico, del Ministerio del Interior. Quiero poner de manifiesto que, aunque se ha hecho un esfuerzo y creo que se han conseguido importantes reducciones en la accidentalidad, hay que seguir trabajando de manera coordinada para continuar disminuyendo esta lacra social que suponen los accidentes de circulación.

Paso a la siniestralidad de los motociclistas. Y en relación con la accidentalidad con implicación de estos en la Red de Carreteras del Estado, quiero señalar que el tráfico de motociclistas supone aproximadamente el 1,5%. De este modo, los accidentes de motociclistas representan un pequeño porcentaje del total de la accidentalidad registrada. En el año 2016 y refiriéndome a la Red de Carreteras del Estado, en los 1425 accidentes con víctimas e implicación de motoristas se ocasionaron 54 víctimas mortales, lo que supone una reducción del 8,5% con respecto a 2015. Este buen comportamiento se ve reflejado al considerar la gravedad de los accidentes de motociclistas, que durante el periodo 2010-2016 se ha reducido en un 37,7%, al pasar de 6,1 en 2011 a 3,8 en 2016. Quiero reseñar que la accidentalidad de estos en la Red de Carreteras del Estado supone algo menos del 5% de la totalidad de los accidentes que se producen en el conjunto de carreteras de España, al tiempo que, de los accidentes de motociclistas ocurridos en España, aproximadamente el 80% se producen fuera de la Red de Carreteras del Estado. Así pues, podríamos decir que los datos ponen de manifiesto que la problemática del este colectivo se centra en otras carreteras más locales, dependientes de diputaciones, comunidades autónomas, etcétera.

Por lo que se refiere a las barreras de seguridad que existen en las carreteras y que se están adecuando para que produzca el menor daño a los motociclistas, quiero indicar la preocupación y la sensibilización que siempre ha existido y existe en el Ministerio de Fomento por su accidentalidad, lo que se refleja en reuniones permanentes con distintas asociaciones de este colectivo. La Dirección General de Carreteras ha venido impulsando iniciativas y promoviendo continuamente actuaciones para mejorar la seguridad vial de este colectivo. Así, hace ya más de veinte años —estoy hablando del año 1995—, el Ministerio de Fomento reguló la desaparición del poste de las barreras metálicas en forma de T que habitualmente venía siendo empleado, y lo empezó a sustituir por los postes del tipo C, de manera semejante a lo que preconizaban otros países de nuestro entorno. Con posterioridad, en el año 2001 se produce una modificación del diseño de los soportes de las barreras y se regula que en las carreteras de calzada única y doble sentido de circulación los postes deben de ser tubulares, es decir, postes totalmente cerrados en su contorno exterior, pensando en que cuando se deslicen por el asfalto en caso de accidente los motociclistas no encontrarán ningún elemento cortante que pueda incidir en la amputación de alguna de sus extremidades. Posteriormente —y esto quiero destacarlo—, el Ministerio de Fomento ha llevado a cabo ensayos a escala real y ha promovido la normalización de dichos postes, para definir nuevos tipos de protección que minimicen las lesiones sufridas por los golpes producidos al chocar el motociclista contra la barrera, sin disminuir por ello la efectividad de la barrera para los automóviles.

Con el objetivo de aumentar la seguridad de los motoristas, la Dirección General de Carreteras aprobó recomendaciones y resoluciones técnicas encaminadas a la paulatina adaptación de los sistemas existentes. Ejemplo de ello es la Orden Circular 18/2004, donde se establecen los criterios de empleo de sistemas para protección de motoristas, los conocidos SPM. Con objeto de llevar a cabo las actuaciones de adecuación de los sistemas de contención de acuerdo con las directrices marcadas en la citada orden circular, la Dirección General de Carreteras elaboró y puso en marcha en el año 2004 un primer plan específico de barreras de protección de motoristas. En el año 2008 llevó a cabo un segundo plan, que se interrumpió en el año 2010 debido a la crisis económica y la disponibilidad presupuestaria. Y fue en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 405

13 de diciembre de 2017

Pág. 7

año 2015 cuando se retomó la licitación de actuaciones específicas de estos sistemas, licitación que se ha realizado a través de SEITTSA, Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre. Así pues, en 2015 el Ministerio de Fomento inició actuaciones para instalación de los sistemas de protección de motoristas en la Red de Carreteras del Estado, que ya están finalizadas, en más de 268 kilómetros, con un importe total de licitación de obra superior a los 20 millones de euros.

Quiero indicar cuáles son los criterios que ha tenido en cuenta el Ministerio de Fomento para seleccionar las carreteras donde se han instalado estos sistemas de protección, para lo que, además de considerar los criterios recogidos en la normativa existente, se han contemplado itinerarios frecuentados por motociclistas, la posible gravedad del accidente, las condiciones meteorológicas más desfavorables y los tramos en los que se han producido accidentes con víctimas e implicación de motoristas. Además de haber puesto en marcha estos planes específicos para la instalación de protecciones para motoristas en las carreteras existentes, lógicamente, se han venido instalando sistemas de este tipo en cada nuevo tramo de autovía construida, porque así está recomendado por las correspondientes disposiciones técnicas. También se colocan en los tramos de refuerzo de firmes, en los casos en los que se produce una modificación significativa de la altura de la rasante, que hace necesaria la instalación de una nueva barrera de seguridad. De este modo, en la actualidad son aproximadamente 2150 los kilómetros con sistemas protección para motoristas instalados en la red de carreteras, de los que una cuarta parte se han puesto desde el año 2012. Y con el propósito de seguir mejorando la seguridad, el Ministerio de Fomento va a continuar potenciando y desarrollando los planes de adaptación de barreras específicas de protección de motociclistas, atendiendo a las disponibilidades presupuestarias, y seguirá instalando este tipo de sistemas en los nuevos tramos de autovía que están construyéndose.

Para finalizar, ha sido una actuación reciente por parte del Ministerio de Fomento la referida al desvío de vehículos pesados desde las carreteras convencionales a autopistas de peaje, que está llevando a cabo en coordinación con el Ministerio del Interior y las administraciones autonómicas y tiene como objetivo mejorar las condiciones de circulación y la seguridad vial en las carreteras nacionales que discurren paralelas a autopistas de peaje. Como conocen sus señorías, las autopistas de peaje son concesiones de la Red de Carreteras del Estado y, por tanto, el interés del Ministerio de Fomento es conseguir que el tráfico se desarrolle a través del conjunto de la red de la manera más favorable, no solamente en términos de capacidad de las infraestructuras, sino también en términos de seguridad vial. Por ello, el ministerio ha buscado, en coordinación con determinadas administraciones territoriales, estas actuaciones del desvío de vehículos pesados, para que utilicen las autopistas de peaje en aquellos casos donde es un itinerario alternativo a la carretera convencional, en este caso aplicando también la bonificación del peaje para este tipo de vehículos. Hemos logrado acuerdos con algunos Gobiernos autonómicos, como en 2013 con la Generalitat de Cataluña para el desvío en las proximidades de Girona, y recientemente, el pasado 1 de diciembre, con el Gobierno de La Rioja para desviar vehículos pesados de la N-232 a la AP-68. También lo hemos logrado con la Junta de Castilla y León para las autopistas AP-1 y AP-71. En el primer caso se trata de desviar los vehículos de la N-II a la AP-1 y en el segundo caso se trata del desvío de vehículos de la N-120 a la AP-71. Finalmente, estamos trabajando con otras comunidades autónomas, siempre a propuesta de estas, para llevar a cabo alguna otra actuación en la Red General de Carreteras del Estado. El objetivo es disminuir la siniestralidad, también la congestión y el nivel de emisiones.

A este respecto quiero hacer una aclaración, porque, cuando estamos desviando vehículos pesados —concretamente, los denominados vehículos pesados de tipo 2— de una carretera convencional a una autopista de peaje, no estamos cuestionando las condiciones de circulación de los camiones. La conducción que realizan estos profesionales del transporte nos parece que es tan buena o mejor que la de otros profesionales que conducimos por las carreteras de España. Pero, dado el porcentaje tan elevado de vehículos pesados en estas carreteras convencionales con respecto al total, entenderán sus señorías que muchas veces las condiciones de circulación son distintas de las que ocurren en una carretera de alta capacidad o en una carretera con menos vehículos pesados, lo que puede ocasionar que el conductor pueda cometer un error de percepción y entonces suceda un accidente. Lógicamente, como el porcentaje de vehículos pesados es elevado, es más probable que en el accidente se produzca la implicación del vehículo pesado. Pero en ningún caso se está cuestionando la profesionalidad de estos conductores de camiones pesados del tipo 2. En definitiva, como ya he dicho, tenemos un desvío de vehículos pesados en el corredor de la AP-7 y la N-II en Girona que ha supuesto su descongestión, el desarrollo de un tráfico más fluido y cómodo, y, lo que es importante, un incremento notable de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 405

13 de diciembre de 2017

Pág. 8

seguridad vial, pues ha habido una reducción de los accidentes mortales en un 60 % y una reducción de las víctimas mortales en un 53 %.

Señorías, concluyo. Espero que con esta intervención les haya podido trasladar las políticas y actuaciones que desarrolla el Ministerio de Fomento para la mejora de la seguridad vial de la circulación, que es, como he dicho al principio, uno de los principales objetivos de la gestión de las infraestructuras viarias que desarrolla el Gobierno sobre la Red de Carreteras del Estado. Quedo a su disposición para responder a cualquier cuestión que deseen y que pueda contestar durante el turno de réplica.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario general, por la muy completa, detallada e interesante información que ha facilitado a los miembros de la Comisión. He estado tomando nota porque, como presidente, me piden abrir y cerrar muchos eventos, pues gran parte de la información que ha dado me va a facilitar la tarea si en el futuro hay ocasión.

Continuando con el desarrollo de la Comisión, los portavoces de los grupos parlamentarios van a disponer de diez minutos cada uno, empezando por el que ha solicitado las dos comparencias, que es Ciudadanos, y luego iremos de menor a mayor, cerrando el Grupo Popular. Después habrá un turno para que el secretario general pueda responder a las cuestiones planteadas. Tiene la palabra la portavoz del Grupo Ciudadanos por diez minutos.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, señor presidente.

Y muchas gracias al compareciente, señor Niño, por estar hoy con nosotros, porque creo que es muy importante tratar este tema en la Comisión de Seguridad Vial. Hemos hablado ya muchas veces de motos en esta Comisión, pero casi siempre lo habíamos hecho con el director general de Tráfico. Y bien es cierto que gran parte de la inversión en seguridad vial procede del Ministerio de Fomento, por lo que consideramos que es fundamental que hoy usted estuviera con nosotros en esta Comisión.

Quiero empezar recordando el compromiso que el ministro del Interior, el señor Zoido, expresó el día 23 de marzo, cuando debatimos una interpelación urgente del Grupo Ciudadanos precisamente para hablar sobre esta cuestión. Durante aquella interpelación, el ministro se comprometió de manera firme a que la seguridad vial fuera un compromiso de este Gobierno. Me gustaría subrayar esta cuestión, y que usted también se la transmita al ministro de Fomento, porque sin él y sin inversiones reales en Fomento va a ser imposible mejorar la seguridad vial.

Asimismo, durante aquel debate, interpelado el señor Zoido precisamente sobre el tema de la inversión en guardarraíles, comentó que había una partida de 23 millones de euros para este año 2017 y que todavía estaba pendiente de ejecución. Me gustaría saber en qué estado se encuentra, que me dijera exactamente qué se ha hecho desde marzo, el momento en que debatimos aquella iniciativa, hasta ahora, cuando prácticamente estamos acabando el año. Sinceramente, no hemos tenido noticias en este grupo —y lo he investigado bastante— de que haya habido licitaciones en ese sentido durante estos meses o de que se hayan producido nuevas intervenciones, nuevos kilómetros con sistemas de protección de motoristas durante estos ocho meses. Corrijame si me equivoco —y me encantaría que usted me dijera que no, que se han hecho muchas actuaciones en estos meses—, pero tengo la impresión de que no se ha avanzado prácticamente nada, porque no tengo noticias de licitaciones.

Por tanto, mi primera pregunta es: ¿Dónde están esos 23 millones de euros, por qué no se han invertido en hacer esa tan necesaria sustitución, cambiando aquellos otros por guardarraíles seguros para motoristas? Más o menos, el precio medio —he tenido contacto con varios fabricantes— son 25 euros por metro de guardarraíl. Insisto en cuál es el precio en que usted estima una vida, porque no se ha acometido este asunto.

Nos ha dado algunos datos muy interesantes. Por ejemplo, coincidiendo plenamente con usted, quisiera hacer hincapié en que en España hay 14 500 kilómetros de vía de una sola calzada. Entonces, si ustedes tienen tan pocos kilómetros de este tipo de vía, que son los más peligrosos para moto, ¿por qué no actúan directamente? No estamos hablando de una inversión millonaria, de cambiar 166 000 kilómetros de vía. El Grupo Ciudadanos pide al Estado que actúe, y que actúe en esos 14 500 kilómetros.

Es más, le preguntaría si usted conoce el INVIVE motos, el programa que nosotros planteamos, porque le facilitaría mucho la vida. Primero tendría que desarrollarlo la Dirección General de Tráfico, y también a su director general le he preguntado por qué no se ha desarrollado en estos ocho meses. No obstante, sé que está bastante avanzado y que se podría poner en marcha con bastante facilidad. Les vendría muy bien a ustedes contrastar esa información con el sistema que manejan, también muy

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 405

13 de diciembre de 2017

Pág. 9

interesante y basado en estándares europeos del sistema de gestión de seguridad vial. El INVIVE es una patente nuestra, incluso es una patente nacional, y estaría muy bien que el Ministerio de Fomento, además de proporcionar sus propios instrumentos, recibiera los que tiene la propia DGT. ¿Por qué digo esto? Porque la DGT no dispone solo de los datos sobre accidentalidad de motos en nuestras carreteras estatales que usted ha manifestado. Tiene una visión muchísimo más global, sabe perfectamente cuáles son las carreteras y comunidades donde se producen más accidentes de moto. Por tanto, los criterios que tiene para hacer ese INVIVE motos son mucho más globales, lo que les facilitaría colaborar con las comunidades autónomas mediante los convenios referidos, ya que con esa información podrían hacer que el resto de administraciones también se pusieran las pilas.

Afortunadamente, muchas administraciones ya están actuando. Por ejemplo, la Xunta de Galicia, que es de su mismo color político, está actuando y lo está haciendo muy bien. Ellos han exigido que realmente sean estándares de máxima seguridad, es decir, que los SPM sean de clase 70 y de nivel 1, cosa que ustedes no han previsto en los pliegos de condiciones de SEITT, exigiendo solamente la clase 60, que, como sabe, es mucho menos segura. Así que también pongo sobre la mesa esta cuestión. El Ministerio de Fomento tiene que dar ejemplo de seguridad a nivel nacional. Ustedes actúan sobre un número de carreteras inferior y, desde luego, sería muy bueno que exigieran en sus pliegos la máxima seguridad para motoristas; como digo, clase 70 y nivel 1 de protección. No se ha hecho hasta ahora, habría que auditar cómo están en estos momentos los sistemas que ustedes han instalado, porque la SEITT estaba exigiendo simplemente clase 60. Así que también lo pongo sobre la mesa, porque la vida de cualquier motorista, de cualquier ciudadano merece la pena y hay que protegerla. Ustedes son el Ministerio de Fomento y pueden influir en el resto de comunidades autónomas a través de convenios de colaboración. Creo que es fundamental que apliquen esos criterios a ustedes mismos, que sean ejemplo, que seamos ejemplo, igual que desde el Congreso creo que tenemos que lanzar estas medidas para que luego se debatan en los parlamentos. Pienso que es fundamental el papel que usted tiene.

Decía que ha descendido la siniestralidad. Permítame decirle que desde el año 2013 no solamente no se ha estancado, sino que está aumentando. No podemos hacer oídos sordos ni estar ciegos ante una realidad y creo que el Gobierno tiene que asumir, en primer lugar, que está aumentando la accidentalidad. Los datos consolidados de la propia DGT cada año nos están dando, no ya un incremento de diez, veinte víctimas, sino que ahora ya se está incrementando más. Y lo mismo ocurre con el número de motoristas.

Usted ha dado datos de carreteras nacionales. Es cierto, pero creo que tenemos que tener una mayor amplitud de miras. Yo entiendo que es su competencia, pero por eso es importante que atiendan también, como le decía, a obtener los datos de la propia DGT, que tiene una visión mucho más global de lo que está ocurriendo en toda la red de carreteras. Quiero preguntarle por esos datos y esa forma de actuar que usted comentaba del Sistema de Gestión de Seguridad Vial. Tengo mucha curiosidad por saber en qué datos se basa, porque usted ha hablado de la metodología de la directiva del año 2008 y del Real Decreto 2011, de 11 de marzo, pero me gustaría saber en qué fuentes se apoya, si está utilizando esos datos, como le decía, de la Dirección General de Tráfico, porque creo, sinceramente, y se lo digo humildemente, porque he trabajado durante diez años en la Dirección General de Tráfico, que hay muy poca comunicación entre ambos ministerios; por eso me parecía fundamental que usted viniera hoy aquí, porque tiene que haber una comunicación muchísimo mayor. Se pueden utilizar otros estándares, pero se deben aprovechar los que tenemos que, como le digo, son patentes nuestras, propias y creadas en la propia DGT. Así que creo que es fundamental que haya un cambio de información bidireccional entre ambos ministerios, porque eso reforzaría en gran medida la seguridad vial y también conseguiríamos optimizar las inversiones. El Invive motos no cuesta nada; otras fuentes como, por ejemplo, el EuroRAP, cuestan dinero, tienen una serie de licencias y no dan una información mucho mejor o mucho más precisa que la que tenemos con una fuente propia. También dejo eso sobre la mesa para que pueda contestar a estas preguntas.

Usted comentaba que en los nuevos tramos de autovía se están utilizando ya los sistemas protección para motoristas. Me parece que es una buena medida, pero también le diría que es muy importante que atiendan a los de carreteras que ya están construidas y que miren exactamente en los tramos de concentración de accidentes, que yo los llamaría tramos de concentración de víctimas, porque estamos perdiendo vidas en esos accidentes. Puede haber accidentes, pero sin víctimas, y yo creo que aquellos que tienen víctimas, como le decía, el Invive los pondera con un factor mayor, más alto, porque precisamente es donde hay que actuar en primer lugar. Puede haber accidentes leves que nos sirvan para saber que una curva es peligrosa, pero desde luego donde están falleciendo continuamente motoristas,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 405

13 de diciembre de 2017

Pág. 10

de manera repetida, es en los que hay que actuar con urgencia, hay que actuar ya. Me parece excelente que se haga en las de nueva construcción pero, insisto, con plena seguridad, que sean de clase 70 y nivel 1, no de cualquier forma, porque si no lo tendremos que lamentar mañana, y, sobre todo, que se invierte en estudiar los puntos de la vía, porque yo creo que si de esos 14.500 kilómetros de vía, de guardarraíles, se cambian unos 2000 ya en 2018, se podrían estar salvando muchas vidas.

Los últimos datos consolidados que tenemos de accidentes de moto son del año 2015, y en ese informe se observa que prácticamente fallecieron...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rivera, tiene que ir terminando.

La señora **RIVERA DE LA CRUZ**: Terminó con los datos, señor presidente. Es que tengo tantas cosas que preguntarle que podría estar aquí hasta mañana, pero lo haré en otra sesión.

En definitiva, los datos de accidentes que tenemos de 2015 indican que casi cuatrocientos motoristas perdieron la vida. Pues, fíjese, de estos, un cuarto, es decir, casi cien, el motivo por el que perdieron la vida fue por impacto contra un guardarraíl no seguro. Estamos hablando de que si realmente actuáramos bien en esos puntos, no le digo solamente en Fomento, sino a nivel nacional, podríamos ser no los quintos mejores en seguridad vial del Europa, sino estar más arriba, y le digo por qué, porque en los países nórdicos, que son los primeros en el *ranking*, prácticamente no utilizan la moto y en España sí. Me parece que ya no es una cuestión de datos, sino una cuestión de vidas. Sería fundamental que me contestara a una última pregunta. ¿Qué presupuesto tiene previsto invertir el Ministerio de Fomento para guardarraíles seguros para motos en el año 2018?

Muchas gracias.

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

A continuación, siguiendo el turno de portavoces, constato que el Grupo Mixto no está presente, el Grupo del PNV tampoco y el Grupo de Esquerra Republicana de Cataluña no se encuentra en la sala. Por tanto, entiendo que corresponde el turno a don Jorge Luis, del Grupo Podemos. Tiene la palabra, don Jorge.

El señor **LUIS BAIL**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor secretario general de Infraestructuras, bienvenido, a esta Comisión. Seguro que es conocedor de todas las proposiciones que aquí hacemos en cuanto a seguridad vial y a la mejora del firme de las carreteras en toda la geografía, y me gustaría, como ha dicho la propia portavoz de Ciudadanos, pedirle que actualizara el vocabulario y que cuando hable de cifras, hable de cifras de siniestralidad en lugar de accidentalidad, por los motivos que seguro que habrá escuchado más de una vez de que no debemos dejarlo al albur de las circunstancias y que debemos empoderarnos para poder modificar las condiciones, porque se pueden modificar. Conocerá la Visión Cero de Suecia, sobre la que usted mismo ha hablado del factor de peligrosidad. No es que no quieran o no sean capaces de evitar los accidentes, sino que no deben conllevar consecuencias severas. Esa Visión Cero se refiere a las víctimas y por eso es controlable y no es un accidente.

En cuanto a las cifras que ha dado, también le pediría que cuando se expongan, se referencien al periodo de vigencia del Gobierno actual —entendemos que actúa como portavoz del Gobierno— y no se haga referencia a ellas desde 2004 a fechas actuales, porque creemos que desdibuja un poco la foto de la siniestralidad. Con respecto a la accidentalidad, creemos, —por lo menos es la sensación que tenemos, a la espera de nuevas cifras— que hay un repunte, porque de hecho, en el caso de Huesca hemos pasado de 19 a 21, lo que significa que estamos superando las cifras que había en 2016. Por tanto, no podemos hablar de estancamiento sino de repunte. En cuanto salgan las cifras del año que viene veremos si, efectivamente, en el resto de las provincias ha sido así.

Quiero hacer una especial mención al medio rural y a que realmente la acción del Gobierno tiene que ir dirigida no solo a que las infraestructuras viarias sean seguras, sino a garantizar el derecho a la movilidad de la ciudadanía, porque aunque estemos hablando de vías de pequeña capacidad o vías menos transitadas, realmente de lo que estamos hablando es del derecho a la movilidad, no solo en las vías de alta capacidad, que se utilizan sobre todo, como ha referenciado, al transporte de mercancías, sino que creemos que la movilidad debería transitar hacia otro lugar.

Mis preguntas, además de las enmiendas que hacemos a los Presupuestos Generales del Estado para la seguridad de las vías, se dirigen a la participación que se tiene y a la labor que está haciendo el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 405

13 de diciembre de 2017

Pág. 11

grupo de trabajo de motoristas del Consejo Superior de Tráfico y, desde su posición en el Ministerio de Fomento, qué labor considera que se está llevando a cabo con estos grupos. Hemos obtenido las actas y nos interesa mucho saber qué medidas de las que este grupo de trabajo ha llegado a exponer se han aplicado, y si les parece que debería reunirse con más frecuencia o si es suficiente. Sé que esta no es una competencia solo del Gobierno central, y aquí podríamos hablar la mala gestión que está haciendo la Generalitat de Catalunya en cuanto a participación del grupo de trabajo de los motoristas, porque realmente se está celebrando prácticamente una reunión al año, si llega. También nos gustaría también saber cuál es su relación con el Servei Català de Trànsit y con el grupo de trabajo de los motoristas.

Con esto termino. Le agradezco, por supuesto, la predisposición que ha mostrado antes de esta comparecencia. Sobre todo, quisiéramos saber, en el caso de los motoristas, qué partidas se van a incluir en los Presupuestos Generales del Estado y qué previsiones tiene el ministerio. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Jorge.

Corresponde ahora intervenir al Grupo Socialista. Tiene la palabra don Pablo Bellido.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Muchas gracias, señor presidente. Quiero agradecerle al secretario general de Infraestructuras sus explicaciones, bastante detalladas, que nos permiten ahora hacer una intervención para intentar averiguar alguna cosa y también para hacer propuestas de futuro.

Usted es un alto cargo del Ministerio de Fomento y esta es la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. Hago esta introducción para decirle que esta es su Comisión, esta es tanto su Comisión como la de Fomento, por raro que les pueda parecer a algunos. Es decir, creo que sería muy deseable que a la hora de que el Gobierno tomase decisiones sobre el mantenimiento de las vías, de las carreteras, tuviese siempre presente a la Dirección General de Tráfico, y que de la misma manera que esta Comisión hace comparecer a altos cargos del Gobierno de otros ministerios, que hubiese también entre los propios ministerios una máxima colaboración y coordinación, porque, como bien han dicho los que me han precedido en el uso la palabra, tanto Irene como Jorge, de Ciudadanos y de Podemos, esta es una cuestión que salva vidas.

Tenía la previsión de hacer unas preguntas, pero algunas ya las ha resuelto. Nos gustaría que nos adelantase, de la manera más concreta que pueda, qué plantea el Gobierno para 2018 en cuanto a mantenimiento de carreteras, a la eliminación de tramos de concentración de siniestros, los denominados puntos negros, lo que se ha hecho en 2017 y 2018.

A instancias del presidente de la Comisión tuvimos un encuentro con Seopan —seguro que usted conoce bien esta institución—, en la cual nos señalaron que con una inversión inferior al coste sanitario que tiene la atención de los heridos graves se podrían salvar muchas vidas en nuestro país. Es verdad que cuando hablamos de vidas, lo decía el otro día don Teófilo, puede quedar muy materialista y puede ser poco comprensible hablar de dinero y de ahorro, pero la responsabilidad de los gobernantes también es administrar bien los recursos. Suena paradójico, pero es así, que a veces una inversión, una pequeña inversión o una inversión razonable, puede también, además de lo más importante, que es salvar vidas, suponer un ahorro a la Administración. Creo que es nuestra obligación administrar bien los recursos públicos, que son de los ciudadanos. En un estudio, Seopan hacía la estimación, que recomiendo que se analice, tanto por su importancia ética como, sobre todo, por su rentabilidad económica, de que invertir en algunos tramos podría incluso generar un ahorro al Estado de unos 80 millones de euros al año. En ese sentido, me gustaría proponerle que la decisión de en qué tramos invierte el Ministerio de Fomento para mantenimiento estuviera en la Dirección General de Tráfico; es decir, debería haber un técnico de la Dirección General de Tráfico asesorando permanentemente, pero no lo digo porque no comparta la idea de que hay que hacerlo en función de variables de productividad, de inversión económica, de mejorar la movilidad de la ciudadanía, de conectar núcleos de población, de facilitar a los polígonos industriales también su conexión con otros lugares, sino porque todas esas cuestiones tienen que estar por detrás de la seguridad, ya que no se comprendería lo contrario.

He tenido una reunión con un colectivo que precisamente se dedica a esta cuestión, a las barreras, a los quitamiedos, a los guardarrailes, y me decían que están preocupados porque la normativa a nivel estatal es correcta, pero compleja y pedían una mejor ordenación —probablemente el Grupo Socialista presente una iniciativa para ver si podemos ayudar a regular mejor toda la normativa sobre las barreras que hay en las vías— de la legislación. También nos decían que habría que estudiar mejor los pliegos de las licitaciones —lo ha mencionado la portavoz de Ciudadanos— para que cumplan la ley, porque hay ocasiones en las que no están bien por falta de formación de los técnicos que los redactan. En ese sentido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 405

13 de diciembre de 2017

Pág. 12

incorporo la petición, la propuesta de hacer formación con los profesionales del sector para mejorar el cumplimiento de la norma y, sobre todo, para que los pliegos sean exigentes. También habría que hacer una evaluación para que se compruebe que realmente las concesionarias, las adjudicatarias de las obras públicas instalan los sistemas que se han aprobado en esos pliegos y que se han autorizado. Yo creo que si se hace así, probablemente contribuiremos a reducir los siniestros y las consecuencias de estos que, como usted decía, es el objetivo del Gobierno.

No quiero entretenerme más. Quiero agradecer a toda la Comisión de Seguridad Vial, por supuesto a mi grupo, a los portavoces de los otros grupos, al presidente y a la Mesa, este año que ha sido, creo, muy valioso en cuanto a coordinación y propuestas. Como hoy tenemos la suerte de tener a un miembro del Gobierno, que normalmente visitará más la Comisión de Fomento, insistiré en la necesaria coordinación entre las comisiones parlamentarias, porque creo de verdad que cuando se hagan las propuestas, no solamente desde del Ejecutivo, sino también en esta Cámara, en el Legislativo, debería tenerse muy en cuenta, debería pesar mucho el factor de la seguridad vial a la hora de establecer prioridades en materia de inversiones estatales, que en una época como la actual es evidente que hay que priorizar; y creo que no hay nada mejor para priorizar que la seguridad vial de los ciudadanos y ciudadanas que se mueven por nuestro país.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Pablo.

A continuación, para concluir el turno de portavoces, tiene la palabra don Óscar Gamazo, por el Grupo Popular.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señorías. Sea bienvenido, señor secretario general de Infraestructuras, a la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible que, como ha podido comprobar, y eso que han fallado algunos portavoces, ya se trata más de una subcomisión de Fomento, donde tratamos cuestiones de rotondas, de seguridad vial y de mejora en la movilidad de los ciudadanos.

Quiero también aprovechar la ocasión para agradecerle en nombre del Grupo Parlamentario Popular su detallada e ilustrada intervención, basada en el realismo, porque en su comparecencia ha puesto en conocimiento de todas las diputadas y diputados, con datos pormenorizados, la magnífica gestión que el Gobierno de España realiza en materia de mantenimiento, conservación y mejora de la seguridad vial en la Red de Carreteras del Estado, de la que es titular su ministerio, el Ministerio de Fomento; una gestión que algunos, obcecados en su no es no permanente, se niegan a reconocer y que otros se niegan a oír, ya no hablo de escuchar.

Señorías, la realidad demuestra que el compromiso del Gobierno del Partido Popular de proteger la vida y la integridad de todos los usuarios de la red es incuestionable. Los datos que hoy nos ha facilitado subrayan la firme convicción del Gobierno del presidente Rajoy de proteger a todos los usuarios de nuestra red viaria, especialmente a los usuarios más vulnerables, entre los que se encuentran los conductores y los pasajeros de los vehículos a motor de dos ruedas, de las motos. Podemos decir que el Gobierno de España ha dado y está dando un buen ejemplo al resto de Gobiernos autonómicos y a los de las administraciones públicas de lo que es la implementación de los sistemas de protección de los motociclistas en las carreteras del Estado. Y lo podemos decir porque, por poner un ejemplo, en ese tramo de tiempo —como dice el señor Luis, yo me voy a ceñir al año 2012— el Gobierno de la nación, dirigido por el Partido Popular, el Ministerio de Fomento, liderado por la que hoy es nuestra presidenta en esta casa, en el Congreso de los Diputados, doña Ana Pastor, impulsó la instalación de 268 kilómetros de sistemas protección para motoristas por importe de más de 20 millones de euros. Nos ha congratulado conocer hoy que esa actuación está finalizada y que en la actualidad la Red de Carreteras del Estado cuenta con una cantidad de 2150 kilómetros de sistemas protección para motociclistas. Dije en la anterior Comisión, que esos 2150 kilómetros son un compromiso del Gobierno del Partido Popular con la vida y con la integridad de los moteros españoles.

En cuanto a esos 268 kilómetros y esos 20 millones, con anterioridad, una compañera, la portavoz del Grupo Ciudadanos, ha hecho referencia a que el pasado 22 de marzo, en la interpelación pertinente, el ministro del Interior expuso unos datos que ella no encontraba. Yo he me he tomado la molestia, gracias a las tecnologías que tenemos, de las que disfrutamos todos, de ir al *Diario de Sesiones* de ese día, del 22 de marzo de 2017, y he visto en la página 33 que el ministro Zoido lo que dijo fue: «Hoy por hoy hay en marcha un plan de barreras de motociclistas que supondrá la instalación de unos 270 kilómetros

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 405

13 de diciembre de 2017

Pág. 13

adicionales. El presupuesto de licitación ha sido de algo más de 23 millones de euros. Se ha licitado en el último trimestre de 2015, y después de haberse adjudicado se está ejecutando a lo largo de 2017». No habló nada de que iba a empezarse de nuevo, sino de algo que ya se adjudicó. *Diario de Sesiones* del 22 de marzo, página 33.

Señor Niño González, con su intervención ha quedado probada con hechos y datos la enorme sensibilidad del Gobierno en la prevención de la siniestralidad de los motociclistas, que es de lo que trata su comparecencia. Los datos que hoy nos ha facilitado son la prueba de unos hechos irrefutables, y esos hechos son el compromiso prioritario del Gobierno y del Ministerio de Fomento en el mantenimiento y la conservación de nuestras infraestructuras y la continua implementación de medidas que contribuyan a mejorar la seguridad vial de esos 26395 kilómetros de los que es titular y competente el Ministerio de Fomento.

Ha de saber, señor secretario, que aquí —he podido escucharlo en numerosas ocasiones— los portavoces de los distintos grupos parlamentarios se quejan de que el Ministerio de Fomento hace poco o de una falta de capacidad de acción. Espero —la esperanza es lo último que se pierde en la vida— que ese bucle repetitivo, sustentado en falsedades, no lo volvamos a tener que escuchar, porque hoy los datos y los hechos demuestran que el Gobierno ha actuado y actúa a favor de los moteros y las moteras de España. Es un hecho que este Gobierno del Partido Popular, desde la X Legislatura, desde 2012, mucho antes de que tuvieran presencia en esta Cámara algunos de los actuales grupos, se ha preocupado y ocupado de la seguridad vial, de los usuarios de la red viaria y muy especialmente de los usuarios de la moto de nuestro país. Es un hecho, usted lo ha señalado en su intervención, que el Gobierno del Partido Popular ha invertido desde 2012 a 2016, 4550 millones de euros en materia de conservación y explotación de carreteras y mejoras de la seguridad vial, y es un hecho, que usted también ha señalado, que en los Presupuestos Generales de 2017, a favor de los cuales votamos tan solo dos grupos parlamentarios de los aquí presentes, el Gobierno destina más de 980 millones de euros para esa conservación y mejora de la seguridad vial. Esos son hechos, son datos, que demuestran que el Gobierno ha actuado y actúa en pro de la seguridad vial de los moteros.

Mi grupo parlamentario no le va a preguntar nada respecto al presupuesto de 2018, porque creemos que no es pertinente, y no lo es porque todavía no se ha presentado en esta Cámara y porque será en la Comisión de Presupuestos donde tendremos la oportunidad los grupos parlamentarios de preguntarle sobre las inversiones y lo que piensa realizar el Ministerio. Pero sí le vamos a preguntar sobre cuestiones que ha señalado. Ha mencionado un plan de barreras de seguridad. A nosotros no nos gusta mirar al pasado, nos gusta siempre trabajar en el presente y mirar al futuro esperanzador, por ejemplo, para alcanzar esos 20 millones de españoles trabajando en 2020, pero en ocasiones debemos ver por el retrovisor para recordar esos años de irresponsabilidad y de desidia de los gobernantes anteriores al año 2012, de los que precedieron al Gobierno del presidente Rajoy, de los que recibimos esa herencia que nos dejaron con su gestión. Hay que recordar para comprobar la incongruencia, señor Bellido, entre sus palabras y sus acciones, porque resulta que en el 2010 fue el Gobierno que usted sustentaba el que paralizó un plan de sistemas de protección para motoristas. Ustedes lo paralizaron, su Gobierno. Y al respecto queríamos preguntarle cuántos kilómetros de barreras de protección para motoristas se dejaron de sustituir, de instalar en las carreteras titularidad del Ministerio de Fomento de aquella época.

Ha hablado también de la accidentalidad, y ya es positivo, porque España no es un país en negro, como alguien nos quiere vender. Alguien ha dicho que somos el quinto país del mundo, y no lo somos, porque en el año 2016 alcanzamos el cuarto puesto en el *ranking* europeo de cifras de menos fallecidos en accidentes de tráfico. Este es un dato que nos halaga, pero del que no podemos estar satisfechos, y siempre lo hemos dicho, porque mientras haya un fallecido, una víctima con secuelas importantes en nuestra red viaria, en todas las que dependen del Ministerio de Fomento, de las comunidades autónomas, de las diputaciones o de los ayuntamientos, no podemos alegrarnos.

Ha señalado en su intervención esa mejora en la reducción del número de víctimas mortales, hablando de un 7,3%, un dato que resulta revelador, porque ha de saber que en esta Comisión constantemente se responsabiliza de todos los males de lo que ocurre en nuestra red viaria, en toda la red viaria, la que pertenece al Ministerio de Fomento y la que no, al partido que sustenta el Gobierno y al Gobierno del Partido Popular de la nación, desconociendo o no queriendo conocer que la mayoría de las carreteras dependen de otras administraciones públicas, gobernadas por un abanico multicolor de formaciones políticas, algunas de ellas presentes en esta sala, algo que deberían recordar permanentemente, y se lo recordamos puntualmente los usuarios de la moto de nuestro país.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 405

13 de diciembre de 2017

Pág. 14

Ha hablado de esa mejora de las cifras de siniestralidad en la Red de Carreteras del Estado, en esos 26 000 kilómetros, y nos gustaría saber cuál es la tendencia en comparación en otros años, porque no me he quedado con la cifra exacta, de accidentalidad, de víctimas, de motociclistas en la Red de Carreteras del Estado. Eso sí que se lo quiero preguntar, porque en la pasada Comisión, la portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos habló de que habían fallecido cien personas por impacto contra un guardarraíl en 2015 y que en 2016 esa cifra sería mayor; sin embargo, creo que usted ha dicho que había habido cincuenta y cuatro víctimas mortales en 2016. Por tanto, esas cifras no fueron superiores, ni seguramente el número de fallecidos por impacto contra guardarraíles tampoco sería ese. Nos gustaría saber si dispone de esa información, así como de cuál es la tendencia de la siniestralidad y el número de personas que por desgracia han fallecido por colisionar contra un sistema de protección lesivo para los motoristas.

También ha mencionado el tema de los vehículos pesados. Se ha hablado de que en diferentes comunidades autónomas se están beneficiando los transportistas, los camioneros que llevan esos vehículos, que los conducen, en concreto en la provincia española de Girona, en La Rioja, a partir del 1 de diciembre, y en Castilla y León. Son unas medidas que reducen la accidentalidad y le queremos preguntar cómo las valora, qué número de camiones se ha podido beneficiar o ha utilizado esa autopista de peaje, no en La Rioja, porque es del 1 de diciembre, pero sí en la provincia española y catalana de Girona. Ha comentado también que se puede extrapolar esa idea de esas comunidades autónomas, y aquí barro un poco para casa, no para la de mi grupo sino para la de mi provincia y mi comunidad. ¿Le consta si el Gobierno valenciano ha demostrado algún interés en participar en estas formas de gestión para mejorar la movilidad en la seguridad de la ciudadanía? Lo digo porque nosotros tenemos la AP-7, que transita paralela a la carretera nacional en varias zonas.

Finalizo señalando que el deber moral de todos los poderes públicos y de todos los políticos es proteger la vida y la integridad de las personas, lo tenemos clarísimo. Y hoy ha quedado demostrado que tenemos un Gobierno que cumple con ese deber desde el Ministerio de Fomento al haber adoptado medidas concretas y eficaces en pro de la mejora de la seguridad de los motociclistas. ¿Que queda mucho por hacer? Desde luego, pero negar lo realizado es incuestionable, porque la evidencia es muy clara. Tenemos un Gobierno comprometido en continuar potenciando y desarrollando sistemas de seguridad pasiva para los motociclistas en nuestras carreras, y mi grupo va a continuar apoyando al Gobierno en esa línea. Pedimos a todos desde la humildad, sin invenciones ni bucles repetitivos de tópicos para lograr el tuit más retuiteado, sumar voluntades para mejorar la seguridad vial. Solo así, en conexión y con la coordinación entre administraciones públicas, grupos parlamentarios y sociedad civil, lograremos multiplicar las oportunidades de nuestro país para mejorar la seguridad y alcanzar la Visión Cero. Ese es nuestro objetivo, no nos debemos salir de esa vía.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

Y para terminar o cerrar la comparecencia y responder a las cuestiones que le han presentado los diversos grupos parlamentarios, tiene la palabra el secretario general de Infraestructuras.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, la verdad es que, como he dicho al principio, para mí es una satisfacción estar en la Comisión de Seguridad Vial, un tema que a mí personalmente me apasiona. Me viene a la mente —permítanme que tenga esta pequeña digresión— cuando yo empecé a trabajar en una provincia de las de menor número de habitantes de España, en Soria. Yo me encargaba de la conservación y explotación y, dentro de la explotación, del tema de la seguridad vial. Y cuando había un accidente yo tenía un equipo —estoy hablando del año 1980, ahora las nuevas tecnologías han superado los sistemas rupestres que utilizábamos entonces— y hacíamos una investigación accidente por accidente porque siempre, siempre, se puede hacer algo, no hay que esperar a grandes inversiones. Cuando hablamos de la mejora de la seguridad vial no todo son inversiones. Por supuesto, hace falta presupuesto, pero también hay actuaciones, posiblemente de poca envergadura, que puedan satisfacer ese objetivo del año 2050 —ojalá lo alcancemos— establecido por la Unión Europea de cero muertos en la red europea.

Comenzaré respondiendo a la portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos, señora Rivera. Desde luego yo trasladaré al ministro su propuesta. Le he indicado las palabras textuales que él dijo cuando presentó las grandes líneas para esta legislatura, de compromiso con la seguridad en todos los modos de transporte y, por supuesto, en las carreteras. En cuanto a la partida para guardarraíles, se ha actuado con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 405

13 de diciembre de 2017

Pág. 15

el plan que hemos llevado a cabo en el año 2015 y está concluido. Hemos cumplido las cifras que vienen en el presupuesto porque, en definitiva, se trataba de aplicar ese plan de guardarraíles. Luego haré referencia a nuevas inversiones. Por otra parte, efectivamente, la Red de Carreteras del Estado, la red convencional, son 14 500 kilómetros. Es una red con un número de kilómetros relativamente reducido y desde luego es nuestra prioridad. Quiero recordar a su señoría que hemos actuado ya en 2 150 kilómetros. Luego le daré datos un poco más concretos al hilo de la petición que me ha hecho el representante del Grupo Parlamentario Popular.

Respecto a la discusión sobre cómo tratar los datos de seguridad vial, yo le pondría un caso concreto. Aquí tenemos la M-30 que tiene una IMD en algunos tramos superior a los 300 000 vehículos. Si en un determinado tramo se producen cinco accidentes o cinco víctimas mortales al año, nos parecerá muchísimo, pero si en otra carretera que tiene 600 vehículos de IMD se produce un accidente, por ejemplo, con un muerto, ¿qué carretera es más peligrosa? Lógicamente, la carretera convencional porque con muy poca intensidad media diaria de vehículos tenemos un muerto, mientras que en la M-30 se producen cinco muertos al año. Es decir, siempre hay que tener en cuenta el tráfico, la probabilidad de tener un accidente —es un dato simplemente estadístico— está también en función del número de vehículos que circulan. Con esto no quiero desmerecer los trabajos que se puedan hacer por las distintas organizaciones. Para preparar esta intervención yo he mirado los informes de las distintas asociaciones, de todas ellas, y le puedo asegurar que yo respeto los análisis. Ayer decía aquí en el Congreso, en la Comisión de Fomento, que quizás sea muy vistoso hablar de puntos donde se producen accidentes de esta gravedad, de puntos negros, pero si me lo permite, creo que desde el punto de vista de la técnica de carreteras relacionada con la seguridad vial, quizás tengan mayor razón de ser los tramos de concentración de accidentes. Lo decimos nosotros y lo dice la Unión Europea, en todo caso nuestra preocupación es la accidentalidad, el número de muertos, la gravedad de los accidentes, etcétera.

Sobre su propuesta respecto a los pliegos, en ellos se establece, como no puede ser de otra forma, cuáles son los sistemas de contención de acuerdo con los proyectos redactados, de acuerdo con la normativa europea y la normativa nacional y teniendo en cuenta la orden circular a la que me he referido en mi intervención previa. Además, el tipo de solución queda condicionado al tramo de carretera en el que se aplique y, desde luego, en el caso concreto de la protección de los motociclistas, siempre se hace un análisis de aquellos sistemas que presenten una severidad menor y tengan una mejor conservación desde el punto de vista del mantenimiento de las carreteras. Quiero indicar algo que no he citado en mi intervención inicial, y es que estas auditorías de seguridad vial se hacen a lo largo de todo el proceso; antes de que se ponga en servicio una carretera o una autovía se hace una auditoría y luego, al cabo de un año, se vuelve a hacer otra. Es decir, este es un proceso continuo que, como he indicado anteriormente, se consolidó en el año 2013 y, desde luego, tenemos los resultados que se analizan por parte de la Dirección General de Carreteras y de la Subdirección General de Explotación y Conservación de Carreteras. Estos datos son suministrados por auditores que obtienen una formación especializada desde la Dirección General de Carreteras, y estamos realmente satisfechos de la labor que están realizando.

Por otro lado, puedo garantizar a su señoría que existe una coordinación entre la Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Tráfico. Hay una relación permanente, incluso hay determinadas actuaciones que se presentan de manera conjunta. Hace poco tiempo se ha presentado la campaña de vialidad invernal conjuntamente por el director general de Tráfico y el director general de Carreteras. Como sabe su señoría, también existe un Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, que es un órgano consultivo desde el que se impulsan todas las medidas necesarias para mejorar el tráfico y la seguridad vial en todos los ámbitos, urbano e interurbano. He de decir, de una manera absolutamente grata, que en esta legislatura la Dirección General de Tráfico ha relanzado la actividad de este órgano consultivo con la vocación de que al menos se reúna una vez al año. La última reunión fue el pasado 22 de mayo, no se había reunido desde el año 2014. Creo que gracias al Gobierno que actualmente tenemos estamos en buenas manos. Como conoce su señoría, este consejo está presidido por el ministro del Interior y hay dos representantes del Ministerio de Fomento. Asimismo, el Consejo está constituido por distintos grupos de trabajo, el grupo 44 es el que se refiere a motocicletas y seguridad vial, y entre sus componentes cuenta con representantes de la Dirección General de Carreteras y de Tráfico. Como he indicado, hay permanentes contactos y reuniones, y le puedo asegurar que yo hablo personalmente —y eso que el responsable directo es el director general de Carreteras—, con una periodicidad quincenal, con el director general de Tráfico, persona además con un talante muy agradable. Luego mantenemos contactos a otro nivel inferior, tanto de las subdirecciones de Conservación y Explotación de la Dirección

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 405

13 de diciembre de 2017

Pág. 16

General de Carreteras con el subdirector general de la Jefatura Central de Tráfico, como de los jefes de las Demarcaciones de Carreteras con las jefaturas provinciales de Tráfico. Y finalmente quiero indicar la labor muy eficaz que se está realizando a nivel de las delegaciones del Gobierno y de los subdelegados del Gobierno sobre todo en determinadas campañas, como puede ser la campaña de vialidad invernal. Nosotros desde luego compartimos con la Dirección General de Tráfico todos los datos de siniestralidad. Los datos y los análisis que se producen de cada accidente que nosotros tenemos son suyos, los compartimos. Creo que todo es mejorable y no le quepa la menor duda de que nuestra preocupación es obtener una mejora continua.

En cuanto al presupuesto para los guardarraíles en el año 2018, estamos aquí con sus señorías y yo tengo la esperanza de que ustedes van a contribuir a fin de tener rápidamente un presupuesto para el año 2018. Además, me gustaría contar con su apoyo para en, la medida de lo posible, conseguir un incremento presupuestario que, como secretario general de Infraestructuras, es lo menos que puedo pedir. El presupuesto todavía no ha sido aprobado, esperamos tener rápidamente un presupuesto y no uno prorrogado, entre otras cosas porque yo tengo la confianza de que el presupuesto del 2018 será mejor que el presupuesto prorrogado.

Al portavoz del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos, don Jorge Luis, le diré que, por supuesto, todas las enmiendas y las proposiciones no de ley que se aprueban en esta Cámara las recogemos, las analizamos y las cumplimos, como no puede ser de otra forma. Por otro lado, en el ministerio reconocemos el derecho a la movilidad como tal y, por supuesto, estoy de acuerdo en que en un ministerio plural, como es el nuestro, tenemos que garantizar la movilidad en todos los modos de transporte; son muchos los que se gestionan desde el Ministerio de Fomento, el ferrocarril, las carreteras, el sistema aéreo, el sistema marítimo. Desde luego, creo que son importantes las reuniones de este órgano consultivo, el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, cuya actividad ya les he indicado que se ha retomado y con una voluntad de que al menos se reúna anualmente. Con el Servei Català de Trànsit tenemos reuniones frecuentes; de hecho, yo recuerdo que cuando implantamos las medidas de desvío de vehículos pesados, la verdad es que ahí hubo una intensa colaboración. Colaboramos con ellos desde la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña en primera instancia y también a través de la Dirección General de Carreteras.

A don Pablo Bellido, representante del Grupo Parlamentario Socialista, le diré que cuando se solicitó al ministerio la presencia del director general de Carreteras, con permiso de la Comisión yo pedí venir personalmente. Con ello no le estaba quitando en absoluto protagonismo al director general de Carreteras, pero tenía un interés especial en transmitirles la labor que se está haciendo desde la Dirección General de Carreteras. No sé si habré cumplido este objetivo con mi exposición, pero mi interés, de verdad créanme, se debe a que es un tema que me preocupa, igual que me preocupa la seguridad en el ámbito ferroviario. Cito los dos temas en los que tengo más competencia de manera directa. En cuanto a la colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Dirección General de Tráfico, ya lo he indicado anteriormente y le vuelvo a poner el ejemplo de la campaña de vialidad invernal.

Respecto al trabajo de Seopan, nos lo han trasladado y lo hemos analizado, y desde luego nos parece importante en cuanto a la determinación de puntos negros o tramos de concentración de accidentes, aunque ya he dicho lo que nosotros pensamos. Las actuaciones previstas y que se pueden llevar a cabo de manera más directa en los TCA son varias: desde la colocación de barreras transversales de alerta, a mejorar las condiciones de seguridad mediante capa de rodadura que se hace a través de los contratos de conservación integral, aminorar las consecuencias de la salida de la calzada —en el caso concreto de las motocicletas con mayor motivo— consiguiendo, por ejemplo, que las cunetas tengan unas condiciones mucho más flexibles, reducir las pendientes para que, una vez se produce la salida, el rozamiento con el terreno pueda actuar de manera que ayude a mitigar las consecuencias del accidente, también la mejora de la visibilidad por parte de los conductores y de la señalización y el balizamiento. Desde luego la colocación de barreras de seguridad para la protección de la salida de un vehículo se ha mostrado como una actuación —también en el caso de las motocicletas— absolutamente importante, aunque también hay que tener en cuenta que a veces se produce un efecto rebote; uno choca contra la barrera que luego puede devolver al conductor de la motocicleta a la carretera y ser atropellado por un vehículo. En todo caso se ha demostrado que son medidas eficaces. También se realizan mejoras del trazado y luego algo que han mencionado sus señorías, la reordenación de accesos. Es decir, muchas veces el reordenar los accesos en zonas urbanas que tienen muchas entradas y salidas puede ser interesante. Las propuestas concretas de Seopan se pueden clasificar en tres grupos, por decirlo de alguna forma. Una de ellas es lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 405

13 de diciembre de 2017

Pág. 17

que denominan las carreteras 2+1, es decir, conseguir en una carretera convencional dos carriles de un mismo sentido de circulación y uno en sentido contrario en unas longitudes del orden de cinco kilómetros. Se está analizando por parte de la Dirección General de Carreteras. El estudio también habla de un capítulo de actuación que se llama las carreteras que perdonan, se intenta actuar sobre los márgenes de la carretera para que las consecuencias de los accidentes sean menores y también mejorar la adherencia del pavimento. Además, se proponen actuaciones concretas en las vías de especial peligrosidad. En todo caso está alineado con lo que se está haciendo por parte del Ministerio de Fomento. Respecto a la normativa y su cumplimiento en el diseño de las barreras, etcétera, desde luego se está cumpliendo y, además, existen unas auditorías específicas antes de la puesta en servicio de una carretera para garantizar que se ha realizado lo dispuesto en el proyecto. Finalmente, sobre la petición de coordinación de las Comisiones parlamentarias, yo estoy encantado de venir a esta Comisión cuando lo requieran para informar sobre la seguridad vial.

Agradezco sus palabras al representante del Grupo Parlamentario Popular, don Óscar Gamazo. La verdad es que con los recursos que tenemos se está haciendo un esfuerzo para mejorar el mantenimiento y la conservación de nuestras carreteras y, también, atender a la seguridad vial. Estoy de acuerdo —lo han dicho algunos representantes políticos con anterioridad, concretamente la portavoz de Ciudadanos— en que lo que se hace desde el Ministerio de Fomento sirve de ejemplo para las comunidades autónomas. Es verdad y, de hecho, existe una comisión de directores generales de Carreteras donde participa la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento y les transmitimos la información. Nosotros no podemos obligarles al cumplimiento porque la única normativa de obligado cumplimiento es lo que reconoce la Constitución como legislación básica, y esta normativa no es legislación básica, pero sí es cierto que nosotros incidimos y, desde luego, todas las reuniones que tenemos de coordinación sirven para reflexionar sobre los problemas relacionados con la carretera. Nosotros seguimos trabajando y realizando un esfuerzo en la conservación. Este año 2017 se ha hecho y se sigue haciendo un esfuerzo especial. Y quería hacer mención a algo que no he citado en mi intervención inicial porque tampoco he podido hablar todo lo que hubiera deseado, no quería aburrirles; como saben, este Gobierno ha puesto en marcha el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras, conocido como PIC, y un capítulo del PIC va a ir destinado precisamente a tramos de carreteras con nuevas actuaciones y a una labor importante que se identifica con aquellas autovías que se construyeron o se finalizaron a primeros de los años 90, con unas condiciones que queremos mejorar, las conocidas como autovías de primera generación. Se va a actuar sobre esas autovías en una longitud importante —espero, porque todavía el programa no está diseñado en su totalidad—, estamos hablando en total de unos 2000 kilómetros. En esos kilómetros, lógicamente, una de las actuaciones va a estar dirigida al balizamiento, la construcción y colocación de barreras de seguridad para los motoristas, a las que me he referido anteriormente. Por tanto, en los próximos años va a haber un incremento notable de la seguridad en las carreteras donde se va a actuar.

Me ha preguntado por los datos de colocación de barreras para motociclistas. En el primer plan, 2006-2008, la previsión era haber actuado en 1600 kilómetros y se actuó en 1296 kilómetros. El segundo plan fue recortado y abarcaba el periodo 2009-2011, la previsión fue de actuar en 1700 kilómetros y se actuó en 340 kilómetros. Y luego con el plan del año 2015 se ha actuado en 268 kilómetros, con un presupuesto de licitación —no tengo el presupuesto de liquidación— de 23 millones de euros. En cuanto a la tendencia en los datos de siniestralidad de los motociclistas, he indicado que en el año 2016 hubo 54 víctimas mortales en los 1425 accidentes con implicación de motoristas ocurridos en la Red de Carreteras del Estado. He escuchado a la representante de Ciudadanos dar la cifra de 400 víctimas, no sé si se refiere a toda la red de carreteras. **(La señora Rivera Andrés: Es en toda la red).** En la Red de Carreteras del Estado los datos que tengo del año 2016 son 54 víctimas mortales, lo cual supuso una reducción del 8,5% respecto al año 2015. También he indicado que la gravedad de los accidentes de motociclistas durante el periodo 2010-2016 se ha reducido en un 37,7%, y que de los accidentes de motociclistas ocurridos en el conjunto de las carreteras de España, aproximadamente el 80% se produce fuera de la Red de Carreteras del Estado. Sobre el programa para el desvío de vehículos pesados, la Comunidad Valenciana no se ha dirigido a nosotros en los últimos años para este tema, estamos abiertos. Además, como conocen sus señorías, el ministro de Fomento visita la Comunidad Valenciana con mucha frecuencia y tiene una relación muy directa con el presidente de la Generalitat.

Finalmente, me agrada escuchar a don Óscar Gamazo concluir su intervención con la necesidad de sumar voluntades para la seguridad vial. Yo estoy totalmente de acuerdo en que aquí es una suma de todos; la reducción tan importante que se ha producido desde el año 1989 hasta este momento en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 405

13 de diciembre de 2017

Pág. 18

seguridad vial se debe a una suma de voluntades de todos, de los ciudadanos que se han concienciado y también de las administraciones, especialmente con el cambio de la normativa y el carné por puntos, que desde mi punto de vista ha sido un elemento muy importante, yo diría concluyente. Hay que tener en cuenta el valor de la vida humana y sobre todo las secuelas. El hecho de producirse un accidente y el fallecimiento de un familiar es un verdadero drama. Puede ser el caso de todos y esto nos tiene que hacer reflexionar para luchar y hacer todo lo que esté en nuestras manos con los recursos que tenemos.

Nada más, al igual que nuestro presidente, les deseo a todos felices Navidades. Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, don Manuel.

Estoy seguro de que me hago eco del sentir de la Comisión agradeciéndole su interés, demostrado por la cantidad de datos que ha dado y que nos permiten a todos conocer más profundamente el compromiso del Ministerio de Fomento con la seguridad, con el incremento de la seguridad en nuestras vías públicas y con la disminución del riesgo. Ya que ha mencionado el carné por puntos, quiero que conste en acta nuestro recuerdo dedicado a una antigua compañera, Loyola de Palacios, durante muchos años diputada en esta Cámara, que fue vicepresidenta de la Comisión Europea y como tal impulsó muy decididamente desde Europa la implantación del carné por puntos. Esta referencia no es mía, en su momento la hizo pública don Pere Navarro. Hoy se cumple el 10.º aniversario de la muerte de Loyola, y me gustaría que constara en el acta un recordatorio en su memoria porque ella se mojó en el carné por puntos como se mojaba en casi todo aquello que emprendía.

Muchísimas gracias y nos vemos el año que viene. **(Aplausos).**

Se levanta la sesión.

Eran las siete de la tarde.

cve: DSCD-12-CO-405