



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 696

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 22

celebrada el miércoles 19 de diciembre de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias:

- Del señor Riaño (secretario general de Anesdor, Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas), para informar de la problemática y las necesidades que vive el sector de las dos ruedas dentro del ámbito de la seguridad vial y la movilidad sostenible. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 219/000104) 2
- De la señora Sabanés Nadal, para que informe, en su calidad de experta, sobre las medidas legislativas que, a su juicio, debería impulsar el Congreso de los Diputados para mejorar la movilidad en las ciudades. A petición del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 212/000161) 15
- Del señor Armero Montes (vicepresidente ejecutivo de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, ANFAC), para explicar los retos de la industria de la automoción en la movilidad sostenible. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 219/001411) 29
- Del señor Reyes Martínez (presidente de la Asociación Mutua Motera), para informar a la Comisión sobre los objetivos de su asociación y las acciones que lleva a cabo para mejorar la seguridad vial del colectivo de motociclistas. A petición del Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 219/001495) 46

Transcripción literal al no ser posible la presencia ni corrección por parte del personal del Departamento de Redacción del «Diario de Sesiones».

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

COMPARECENCIAS:

- **DEL SEÑOR MARÍA RIAÑO, SECRETARIO GENERAL DE ANESDOR, ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DEL SECTOR DE DOS RUEDAS, PARA INFORMAR DE LA PROBLEMÁTICA Y LAS NECESIDADES QUE VIVE EL SECTOR DE LAS DOS RUEDAS DENTRO DEL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD VIAL Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 219/000104).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar inicio a la sesión convocada de la Comisión en los términos que están recogidos en el orden del día, que es aquel que corresponde a la última Mesa de portavoces que celebramos. Dadas las fechas, quiero agradecer personalmente a todos los compañeros el espíritu de trabajo que ha tenido la Comisión durante el año 2018, creo que ha prevalecido el interés general del país sobre cualquier posición de partido o de grupo parlamentario, por otra parte muy legítima. Yo creo que la calle nos pide que en esta Cámara seamos capaces de trabajar así, y que así lo sigamos haciendo en el próximo ejercicio, donde quiera que cada uno se encuentre. Naturalmente, dadas las fechas, os deseo a todos y a vuestras familias una feliz Navidad y un magnífico 2019. Señalaros que ha sido un placer trabajar con vosotros y veremos a ver qué pasa en los próximos meses, pero, en cualquier caso, sois un grupo estupendo para poder trabajar por este país.

Pasamos ya al primer punto del orden del día, que es la comparecencia del señor Riaño, secretario general de Anesdor, a petición del Grupo Socialista. Al compareciente le quiero explicar que hemos tasado las comparecencias por cada una de las personas que va a comparecer, que son cuatro, en una hora para cada uno. El primer tiempo de intervención para el compareciente es de quince minutos, luego hay que intentar se bastante sintético, luego intervienen los grupos y luego hay un segundo turno por siete minutos para responder a las cuestiones que se hayan formulado, completar información inicial, y luego los grupos cierran con tres minutos cada uno.

Tiene la palabra el señor Riaño.

El señor **RIAÑO** (secretario general de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas, Anesdor): Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, agradecer a la Comisión la oportunidad de comparecer aquí como Anesdor para tratar, en especial, el tema de la moto, que a nosotros tanto nos preocupa. Agradecimiento al Grupo Socialista que es formalmente el que nos ha convocado, pero agradecimiento a todos los grupos con quienes, desde Anesdor, tenemos el gusto de trabajar estrechamente en pro de la seguridad. Esta Comisión tiene la particularidad de que es la comisión mejor avenida y fuera de la lucha tan intensa, porque, a favor de la seguridad vial y a favor de salvar vidas, estamos todos.

En primer lugar, decirles, para quienes no nos conozcan tanto, quién es Anesdor. Anesdor es la Asociación nacional de empresas del sector de dos ruedas, reúne no solo a los fabricantes de vehículos sino también componentes y accesorios, es decir, el sector profesional que hay detrás de la moto. Representamos más del 95 % del mercado y más de una centena de marcas.

Un primer comentario sería sobre la palabra moto, que representa un grupo variado de vehículos. En realidad, este sector representa lo que son vehículos ligeros, y hay algunas cosas más allá de lo que todos entendemos por moto. A nosotros nos dicen la palabra moto y a cada uno de nosotros nos vendrá una cosa a la cabeza, pero nada tiene que ver uno de los scooters ligeros que van por la ciudad con la moto que lleva ese agente de la agrupación de Tráfico. Como ven en la ilustración, aquí hay algunas cosas, que están representadas en este sector, que tenemos que tratar a la hora de hablar de motos y que son estas bicis eléctricas que son casi ciclomotores, estos triciclos que también son como scooter, todo esto es lo que interpretamos cuando decimos la palabra moto, tan genérica.

Anesdor trabaja en el ámbito de España, pero esto requiere una presencia internacional, y por eso participamos activamente en IMMA, que es la Asociación Internacional de Fabricantes, con sede en Ginebra (Suiza), para tratar cuestiones de Naciones Unidas, reglamentos internacionales, etcétera. Y, por supuesto, también en ACEM, en nuestra asociación europea, porque el marco regulatorio europeo cada vez nos condiciona más y, además, queremos colocar a España en una posición de liderazgo en Europa, y este esfuerzo lo estamos haciendo también, de hecho, en la estructura europea en Bruselas, España es la que representa al resto de compañeros de países europeos en el comité ejecutivo y en el comité estratégico.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 3

La seguridad vial es la absoluta prioridad para Anesdor. Alguien se lo podría cuestionar, pero quien nos conozca y conozca nuestra trayectoria colaborando y trabajando en pro de la seguridad no lo dudará, pero alguien podría dudar que los que vendemos estos productos estemos realmente tan interesados en la seguridad vial. Para estas personas un dato, no sé si sabían ustedes que el 71 % de los conductores de otros vehículos, que no conducen moto, se ha planteado pasarse a la moto, pero de estos, el 63 % lo ha descartado por miedo a un accidente. Es decir, la importancia que tienen para nuestro sector profesional la seguridad vial es vital, si mejoramos nuestra seguridad la gente está demandando moto.

Hoy venimos a hablar de motos, pero también quiero decir que la movilidad actual es compleja, es un mix de modos de transporte y nosotros, por tanto, no podemos ser integristas de la moto ni defender la moto como único, exclusivo y el mejor medio de transporte en todas las condiciones. Como decía, la movilidad es compleja, y en Anesdor creemos en la prioridad del peatón, en el fomento del transporte público, pero esto no va a cubrir todas las necesidades de movilidad que tenemos actualmente. Nosotros, a la hora de acudir al transporte privado, creemos en lo que se conoce como el *bear minimum concept*, es decir, utiliza el modo de transporte más ajustado a tus necesidades. Si llegas en bici, como primer vehículo privado, fantástico, para cubrir distancias un poco más largas, ahí está la moto, donde la moto se quede corta, ahí viene un coche, una furgoneta o vehículos mayores. En este panorama, desde Anesdor creemos que la moto cubre un rango muy interesante de necesidades de movilidad, y, sobre todo, en la movilidad sostenible del futuro próximo que todos queremos alcanzar.

El motociclismo en España es una corriente social muy asentada, tiene más de 5,2 millones de motos censadas en el parque, esto es algo más del 15% del parque total de vehículos. Aunque hoy estemos aquí para hablar de problemas de la moto, la moto no es un problema, la moto es parte de la solución a ese reto de la movilidad sostenible.

La moto se desarrolla en España, y en realidad en Europa, en la postguerra, por razones de economía, porque es el vehículo motorizado más simple, más económico, y más barato en la compra, y en esas situaciones de dificultades era lo primero que se desarrollaba. Probablemente por esto, en los países asiáticos también sigue siendo el vehículo por excelencia. España es un país con gran tradición de moto, y quizá la parte más visible es el apartado deportivo. La contribución del motociclismo deportivo a la marca España es fantástica, en 50 años tenemos más de 52 campeonatos del mundial de motociclismo, 22 campeonatos de trial, un sinnúmero de éxitos masculinos y femeninos en todas las disciplinas, y una gran aportación a la marca España. Pero España también tiene una gran tradición y tejido industrial en los vehículos, en los componentes y en los accesorios, lo que a veces pasa más desapercibido, no es tan visible como esa parte deportiva. A veces la gente no sabe que aquí, en Barcelona, hay una fábrica de Honda, que hay mucho incipiente de vehículo eléctrico, que todas las maletas de las motos de BMW del mundo se hacen en Barcelona, en una empresa que se llama NAD-SHAD, que los frenos que equipan las motos de KTM se hacen en Barcelona en otra empresa que se llama J. Juan. Es decir, hay un tejido y una industria detrás de esta tradición española de la moto. Como decía al principio, la moto es una corriente social asentada. Como dicen muchos de los expertos de este mundillo, la moto ha venido para quedarse, y, de manera especial, en el ámbito urbano.

Muchas veces, el problema que tenemos es que la moto queda olvidada, pensamos las cosas para el coche, en general, o para otros segmentos de la movilidad, pero la moto queda olvidada y, quizás, integrada en el coche, y la moto tiene una problemática diferente de los turismos y requiere soluciones diferentes. Los datos muestran que, cada día, más ciudadanos eligen la moto como medio de desplazamiento. Es decir, cada día vamos a tener más motos en nuestras calles circulando, y es que, tradicionalmente dividimos el mercado en tres grupos, y en esos tres grupos están creciendo todos. Crece el canal de particulares, como decía, cada vez más ciudadanos eligen la moto en sus desplazamientos diarios. Pero crece el canal empresa, por razones como el auge del comercio electrónico, el auge de la comida preparada y la comida a domicilio, es decir, todo este Deliveroo de última milla está incrementando y va a incrementar significativamente el número de motos en circulación. Y el canal de alquiler, también, por la parte tradicional, más turistas alquilan motos, y por la parte de *sharing*, la nueva opción, decir que en la práctica el *motosharing* es a lo que los consumidores están prestando mayor atención y recibe más aceptación.

Todo esto es lógico y es muy positivo si tenemos en cuenta las ventajas de la moto. Claro que, todas estas ventajas de movilidad, tienen una contrapartida, que tenemos que gestionar adecuadamente la seguridad vial para evitar una contrapartida negativa de todo este auge de la moto. Las ventajas a las que me refería son claras en diferentes ámbitos. Decía antes, por ejemplo, desde el punto de vista económico,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 4

la moto como vehículo más económico en la compra, más económico en la reparación, mantenimiento, consumos, con menos de 100 euros de combustible se pueden hacer más de 300 kilómetros, si hablamos de combustión, porque por supuesto, la moto eléctrica también es una realidad, la reducción del tiempo de desplazamientos entre un 50 y un 75 %, favoreciendo la movilidad de toda la ciudad. En términos de movilidad, reducen las congestiones, se filtran entre el tráfico congestionado. Hay una frase que solemos decir y que a veces es chocante, pero a más motos, más seguridad, y esto ocurre también con las bicis. Cuando se generaliza un vehículo y hay más proporción en el mix del tráfico, se favorece la convivencia y se acepta y trata mejor a ese modo de transporte. Decía que la moto reduce las congestiones, la moto, en términos de espacio público, tiene esa gran ventaja, ocupa tres veces menos en circulación y cinco veces menos aparcada, y, en todo caso, es un vehículo de alta ocupación.

En términos medioambientales, las motos tienen importantes ventajas y están íntimamente ligadas a la movilidad que estamos trabajando para el futuro próximo. En términos de los contaminantes que nos preocupan. En términos de NO₂ o NOx, este contaminante que nos preocupa por la salud pública en las ciudades, según los datos del Ministerio de Transición Ecológica, las motos con ese 15% del parque que hablábamos antes, genera solo el 0,6% de las emisiones del tráfico del Nox. Es decir, es altamente eficiente en términos de NO₂. Otro dato en el mismo sentido, en el Ayuntamiento de Madrid, las motos cubren el 9% de los recorridos y, sin embargo, su contribución en términos de NO₂ es el 0,2%. Insisto, es muy eficiente en términos de NO₂. Respecto al cambio climático, el contaminante que nos preocupa es el CO₂ y la moto es un gran aliado de la reducción del CO₂. Según la Agencia Europea del Medioambiente, los gramos de CO₂ emitidos por pasajero y kilómetro se sitúan en 72, muy cerca de los 68 que se cifran para el transporte público en autobús, y bastante mejor que los algo más de 100 que tienen los siguientes vehículos motorizados. En términos de partículas, menor peso, menor superficie, menor rozamiento, genera menos partículas, me da igual PM10, PM5, PM2,5, en términos de partículas la moto es muy eficiente.

Pero cuidado, hay algunos errores comunes, las etapas euro de coche y moto no son equivalentes, la moto está en Euro 4 y el coche en Euro 6, pero el Euro 4 de coches no equivale al Euro 4 de motos, simplemente es el número de leyes en Bruselas que han ido estableciendo sucesivos límites. Hemos tenido cuatro etapas en nuestro caso, en los coches han sido más breves las etapas y ha habido más y ellos ya están en un Euro 6. Pero, insisto, no son equivalentes.

Otro dato también interesante. Se ha hablado mucho de la migración en septiembre al WLTP en el caso de los coches, ese ciclo de ensayo más asimilado al uso real. En el caso de la moto fue bastante antes, en el año 2008 se hizo la migración, en nuestro caso, al WMTC, la «M» de motorcicle en lugar de los turismos.

Decía que las ventajas de la moto son claras y esto es lo que lleva a ese aumento claro de motos, pero si todo son ventajas en términos de movilidad, y la moto puede contribuir mucho a mejorar la movilidad, requiere de esa gestión especial y específica en términos de seguridad vial para evitar una contrapartida y un crecimiento de los accidentes. Ya vamos haciendo cosas bien. España, se sabe muy bien en esta Comisión, está en una posición de liderazgo en Europa en términos de seguridad vial, sabiendo, además, que soportamos una carga de población importante de turistas y que tenemos una proporción importante en el parque de motos.

España, en ese sentido, también es líder en la seguridad vial de la moto, lo que no quiere decir que no tengamos muchas cuestiones que mejorar, pero tampoco hay por qué despreciar el camino recorrido hasta la fecha. En la ilustración vemos cómo ha crecido continuamente, con un parón en la crisis, pero con una tendencia más o menos continua de crecimiento del parque (en la línea azul), y, a la par se iban reduciendo consistentemente las víctimas. Si descontamos ese efecto de que cada vez había más motos, que lógicamente conllevan más accidentes, y vamos a una ratio de víctimas mortales por cada 10 000 vehículos, vemos que en la última década ha habido una progresión magnífica. Los últimos datos consolidados de la DGT son de 2017 y esa tasa es casi la mitad de la que era hace una década. Pero, en los tres últimos años se ha producido un estancamiento y hay que tomar medidas adicionales. La moto requiere más medidas para poder romper ese suelo y seguir mejorando.

Planteo una reflexión. Los fabricantes de motos fabrican unos modelos y los mismos modelos, las mismas motos, se colocan en diferentes mercados, y esto da lugar a unos resultados de siniestralidad muy diferentes. Algo hay más allá de la moto para que la seguridad de esos vehículos varíe en diferentes mercados. No es una cuestión solo de decir que las motos son peligrosas. Yo creo que es un problema más bien de vulnerabilidad, y de esto hay que hablar mucho en la futura movilidad, porque usuarios

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 5

vulnerables, según la Organización Mundial de la Salud, son el peatón, el ciclista y el motociclista; estos tres, según la OMS son los usuarios vulnerables. Y ahora se nos va a complicar más el panorama con la proliferación de las bicicletas y de otros dispositivos de micromovilidad. Los vulnerables ya son el 46 % de los fallecidos y, como sabéis, entre peatones y motoristas hay una parte muy importante en la que debemos actuar. Es un problema de primera magnitud y no cabe desatenderlo.

La sensación de olvido es uno de los motivos que ha producido un malestar entre los usuarios. Como decimos, a veces se olvidan de las motos y esto ha llevado en las semanas más recientes a provocar manifestaciones en Barcelona y en Madrid de los diferentes colectivos de motoristas. En Anesdor, desde luego, comprendemos este malestar, porque somos conscientes de este olvido, aunque no estuvimos presentes en esas manifestaciones, porque es verdad que alguna de las cuestiones que allí se planteaban tampoco las compartíamos. Por ejemplo, en términos de contaminación y restricciones al tráfico, en estas movilizaciones se pedían privilegios para todas las motocicletas y nosotros creemos que algunas motocicletas, ya demasiado antiguas, Euro 1, o anteriores EC90, comparadas con vehículos mayores mucho más modernos, quizás... Pero, en cualquier caso, las motocicletas que tienen una etiqueta de la DGT sí presentan ventajas claras y merecen, por tanto, ventajas en la gestión de la movilidad. Lo digo porque es tradicional que se regula, por ejemplo, el IDAE lanza un modelo de Plan PMUS para los ayuntamientos y allí no se hablaba prácticamente nada de la moto, cuando la gestión de la movilidad de la moto, especialmente en un PMUS en ámbito urbano, es tan importante.

Paso ahora a hablar un poco de cuál es nuestra visión sobre la estrategia de seguridad vial.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Riaño, ya ha pasado el tiempo, pero le doy de flexibilidad unos minutos más.

El señor **RIAÑO** (secretario general de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas, Anesdor): Rápidamente voy a decir cuáles son las claves estratégicas, nuestra visión sobre cómo abordar la seguridad vial. En nuestro caso, es fundamental la cooperación con la Administración, estamos presentes prácticamente en todos los grupos de trabajo donde se reúne la Administración y la sociedad civil. Y un enfoque integral, me refiero a que, en esa división clásica de la seguridad vial en vehículo, infraestructura y factor humano, la primera responsabilidad de los fabricantes y empresas es el vehículo. Aquí ya se invierten millones en I+D en incorporar nuevos dispositivos y vehículos cada vez más seguros, pero no solo esa es nuestra responsabilidad, nosotros también trabajamos en el ámbito de la infraestructura. En esta última semana se ha publicado un informe EuroRAP, que todos ustedes probablemente conocen, y en la edición de ese año se presentaba un dato, en solo veinte tramos, en 453 kilómetros de carretera, se producen el 21 % de los accidentes mortales y graves en moto. Luego, una vez más, es claro que, actuando sobre una serie de puntos concretos, se puede atacar un segmento muy grande, un 21 % de esa siniestralidad.

Nosotros también trabajamos en el factor humano, porque es el factor primario más importante en el desencadenamiento de un accidente de moto. Alrededor del 90 % de los accidentes de moto, en el factor primario desencadenante hay un factor humano. Por eso, estamos dedicando mucho a la formación de los motoristas.

Para terminar, simplemente citaré algunas ideas de medidas que nosotros promovemos, que además encajan perfectamente en el tercer Paquete Europeo de Movilidad, actualmente en desarrollo. No hay que olvidar que todos estamos enmarcados en unas políticas europeas. Este tercer Paquete de Movilidad busca el objetivo de cero fallecidos y heridos graves en 2050, y en concreto, para la década 2030 plantea una reducción del 50 %. Y hace una enumeración de cinco ámbitos: gobernanza, infraestructura, movilidad, vehículo y uso seguro, como ámbitos a trabajar. Dentro de esos ámbitos, una cuestión, si los usuarios vulnerables eran el 46 % y dentro de ese 46 %, aproximadamente el 23 % son problemas de la moto, si el 23 % del problema de la siniestralidad son las motos, ¿estamos dedicando el 23 % de los recursos a solucionar los problemas de la moto? Yo creo que no, que se está dedicando bastante menos. Vayamos cambiando el chip, porque ese 46 % pronto será más del 50 %, cuando se generalicen bicis y patinetes, y, en ese sentido, deben ser la prioridad y hay que dedicar más recursos.

Conocido el tema de los guardarraíles, hay mucho trabajo por hacer en la sustitución de SPM, pero no es el único tema de infraestructura. En temas de infraestructura hay un montón más de medidas que conocemos en algunas ciudades como Madrid, pero que no se han extendido, zonas de parada avanzada, eliminar pinturas deslizantes, incluso el diseño de la vía, que muchas veces los radios de curvatura,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 6

etcétera se hacen con normas técnicas que no están teniendo en consideración a los vehículos de dos ruedas. Desde Anesdor, por cierto, proporcionamos una guía en este sentido.

En el ámbito de la movilidad, estamos intentando facilitar una guía práctica de cómo tratar la moto en el marco de los planes de movilidad urbana sostenible. Aquí, nos preocupa especialmente todo este fenómeno nuevo de la micromovilidad, y seguro que a ustedes les preocupa mucho también. Me refiero a que cada día vamos a convivir con más bicis, más patinetes y vehículos de este tipo. Y aquí nos preocupa, en el caso de la moto, porque vemos un agravio comparativo claro. Hablamos de peatones, que van a unos 6 kilómetros/hora, hablamos de unas micromovilidades que van a unos 25 kilómetros/hora, otras a 45 kilómetros/hora, y luego ya los vehículos. El ciclomotor va a 45 y tiene un casco, una homologación y un montón de cosas, las bicicletas y patinetes están yendo a velocidades y no tienen una edad mínima, no tienen casco, no tienen una seguridad tecnológica, una homologación. Aquí hay un agravio claro con el ciclomotor y, sobre todo, una urgencia en tomar medidas para evitar que sea demasiado tarde y esto se adopte cuando ya haya habido problemas de seguridad.

Finalmente, decir que todos estos esfuerzos en la modernización de los vehículos no sirven de nada si no resolvemos en España el gravísimo problema de antigüedad del parque, que tiene una edad media de 15,6 años de edad, y, lógicamente, mientras no llegan esos nuevos vehículos a la sociedad, no disfrutamos de todas esas mejoras de seguridad. Sí ha habido planes, pero no hay medidas estructurales, que son las que hacen falta. En concreto, la reforma de la fiscalidad de la automoción. Seguro que ustedes la propuesta de reforma fiscal de la automoción, que no solo desde la moto, sino que también se plantea desde el coche, para que no se carguen todos los impuestos solo en los vehículos nuevos, que son los más eficientes y los que incorporan más dispositivos de seguridad. Lo mismo pasa con los eléctricos, la motocicleta eléctrica es el vehículo motorizado que mayor penetración está logrando, y el ciclomotor también, incluso estando fuera de los esquemas de ayuda que ha habido hasta la fecha. La penetración de la moto eléctrica está en torno a un 4%, es el doble que el año pasado, que estaba en torno a un 2%. Es decir, que está creciendo mucho, aunque todavía es pequeña y, como digo, a falta de unos incentivos claros. Una rebaja en el IVA, un IVA reducido, o incluso exento por una temporada en el vehículo eléctrico sería el mejor plan de incentivo, el más fácil, el más entendible por parte del consumidor y el más fácil de tramitar administrativamente.

La educación en el ciclo escolar es una reivindicación histórica, más que necesaria. Y, cuando nos ponemos a tomar medidas sobre el problema de la seguridad de la moto, tendemos inconscientemente a pensar medidas solo sobre los motoristas, cuidado, hay que actuar sobre todo el mix de movilidad, porque, sobre todo en ámbito urbano, el 65-75% de los accidentes según las aseguradoras son responsabilidad de otro vehículo, normalmente un turismo. Por tanto, si queremos solucionar la seguridad vial de las motos no vale actuar solo sobre las motos, hay que actuar también sobre aquellos que están conviviendo y teniendo accidentes con las motos, sobre todo si están siendo, en gran medida, responsables. En este sentido, la promoción de la formación avanzada, no solo el esquema clásico de la autoescuela. En el caso de la moto es especialmente eficaz la formación postlicencia que se puede dar a los conductores, que nosotros lo estamos haciendo en diferentes campañas y que nos está dando un gran resultado.

En conclusión, la moto es una realidad que crece y debemos gestionarla adecuadamente. Tradicionalmente la moto queda olvidada y requiere una atención específica, como el resto de los vulnerables, y una dotación de recursos proporcional. La moto no es un problema, es parte de la solución, en este reto de la movilidad sostenible. La moto necesita políticas inclusivas de movilidad y planes específicos de seguridad vial. Y, la antigüedad del parque sigue siendo uno de los grandes problemas de la movilidad segura en España.

Muchas gracias.

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

A continuación, tiene la palabra el representante del Grupo Socialista, al haber sido el grupo proponente de la comparecencia, por siete minutos.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, agradecer al señor Riaño su magnífica exposición, que clarifica y aporta luces a este mundo, que a veces —y creo que lo decía con mucho acierto al final de su intervención— se asocia, de alguna manera, a comportamientos osados, valientes y agresivos. Incluso las campañas, en muchas ocasiones, tienen que ver con proteger al motociclista de sí mismo y no de otros actores de la vía. También

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 7

me ha parecido que al principio participaba una idea, que creo que es muy interesante, y es que muchos usuarios se inhiben de utilizar la motocicleta por miedo.

Creo que, desde la perspectiva medioambiental, económica y de ocupación del espacio, la motocicleta es incontestable, lo que tenemos que conseguir es que, desde la perspectiva de la seguridad vial, también lo sea. Por eso tenemos que trabajar con este colectivo vulnerable y con todos los nuevos colectivos vulnerables que ha definido muy bien el señor Riaño en su exposición.

En ese sentido, creo que vamos a incorporarnos en breve a una nueva etapa de la formación vial en España y esto es muy positivo. El nuevo carnet de conducir, con la formación teórica asistencial creo que va a significar un cambio de modelo muy positivo, que va a beneficiar directamente al usuario de motocicleta que quiera obtener el carnet, pero también en tanto en cuanto se forma a los usuarios del carnet B en proteger a estos colectivos vulnerables. También compartimos la necesidad de incorporar en la educación reglada conocimientos de educación vial.

Decía que la motocicleta es menos contaminante, ocupa menos espacio y, por tanto, contribuye a resolver un problema en la movilidad y en el aparcamiento de las ciudades y reduce los atascos. El gran reto está sin duda en las ciudades, y para eso tenemos que tomar medidas. Hay algunas muy interesantes, y me gustaría que me concretase qué más se puede hacer en la movilidad urbana desde las administraciones locales, en combinación, lógicamente, con la autoridad estatal. Creo que también ha mencionado, y compartimos, la necesidad de campañas de sensibilización ligadas al establecimiento de un régimen sancionador coherente que persiga las infracciones que se puedan cometer.

La DGT está planteando diversas medidas, una de ellas es la incorporación de un responsable específico de la moto, que pueda ser un referente, también desde el prisma institucional, para la interlocución con el sector. Anesdor es la gran patronal del sector y, por tanto, creo que es el interlocutor válido para todas las administraciones. Compartimos la necesidad de mejorar las infraestructuras, durante estos años ha habido una desinversión importante en el mantenimiento de las carreteras que, entre todos, tenemos que corregir, para lo cual van a hacer falta los presupuestos públicos. Me quedo con el dato de que el 21% de la siniestralidad se concentra en apenas 400 kilómetros de vía, por tanto, creo que no es una intervención difícilmente detectable, lo que hay que hacer es intervenir.

Me gustaría, también, preguntarle en qué medida pueden las tecnologías de ayuda a la conducción producir la siniestralidad vial en este sector. En general, que nos concrete más las medidas que se pueden hacer para mejorar la seguridad. Y, una pregunta concreta con los profesionales de esto que se ha venido a denominar la logística de la última milla, y que está con un enorme protagonismo en el sector de las motocicletas, si cree que debe haber una formación específica a este personal adicional a la que ya reciben, y con reglas específicas, por ejemplo, en cuanto a las condiciones, no solamente laborales, sino también en cuanto al equipamiento.

Compartimos también la necesidad de que las ciudades diseñen sus espacios públicos para esta movilidad que nos viene, esta movilidad distinta a la que hemos tenido hasta ahora, dándole un mayor protagonismo a las motocicletas y a los ciclomotores.

Agradecer de nuevo la intervención. Decir que tenemos claro que la perspectiva medioambiental es una victoria para la motocicleta, y lo es también en cuanto a evitar atascos, también desde la dimensión económica, pero insistimos en que es fundamental darle una mayor garantía en el ámbito de la seguridad vial, porque es uno de los sectores donde, lamentablemente, se ha incrementado el número de víctimas, y entre todos y todas podemos corregirlo.

Muchas gracias.

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

A continuación, por cinco minutos tiene la palabra el Grupo Parlamentario Popular.

La señora **ESTELLER RUEDAS**: Disculpe, señor presidente.

Quiero agradecer la comparecencia de Anesdor, sobre todo por su trayectoria, porque tienen peso suficiente como para hablar con la autoridad que lo hace aquí, y, sobre todo, para incidir e influir en las administraciones, que realmente tienen mucho a decir sobre el uso de las motocicletas. Ustedes tienen un gran compromiso con la formación y con la seguridad vial, es una de sus prioridades para favorecer las conductas responsables en la conducción. Además, quiero recordar que tiene el sello europeo de calidad de formación para motoristas, y esto incide mucho en lo que hemos estado preocupados en esta Comisión y en lo que usted ha incidido sobre cómo se pueden cambiar las conductas de los motoristas para impedir o reducir al máximo el riesgo que tienen de accidentalidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 8

Por otro lado, la participación de Anesdor en normativas referidas a seguridad vial, la homologación, la fiscalidad y la movilidad sostenible con los grupos de trabajo de las distintas administraciones, ayuda a que todas las administraciones, en ese sentido, puedan incorporar estas recomendaciones tan necesarias para poder acertar en sus políticas, y, sobre todo, favorecer la seguridad de los motociclistas y también mejorar la movilidad de las ciudades. Usted ha dicho que la movilidad hoy en día es muy compleja, que hay muchos actores, pero todos ellos inciden en unas ciudades que no dan más de sí y que, por lo tanto, esta organización no siempre resulta fácil y siempre hay unos perjudicados por encima de los otros. Hay algunas administraciones que han declarado la guerra al motor, al margen de que sea vehículo de coche o moto, al margen de la emisión que tengan en contaminación, y, por tanto, creo que es bueno hacer, por parte de su organización, pedagogía para que valoren las mejoras que pueden tener en la movilidad y también en todo lo que es la sostenibilidad de las ciudades.

Al Grupo Popular nos preocupa muchísimo la seguridad de los motoristas, teniendo en cuenta el aumento de motoristas que hay en España. Usted ha dicho 2,5 millones. En Barcelona, por ejemplo, hay 300 000 motoristas diarios, el 48 % de los trayectos en la ciudad se hacen en moto, con lo cual, si todas estas personas o una parte importante fueran en coche, esto no solamente dificultaría la movilidad, sino que aumentaría la congestión y, como consecuencia de ello, también perjudicaría enormemente el medio ambiente.

En ese sentido, me gustaría que usted incidiera más en qué papel tienen que tener las administraciones, porque sí es verdad que, sobre todo los ayuntamientos, pueden incidir mucho en medidas para mejorar esta seguridad. Usted ha comentado los puntos negros que en ocasiones hay en algunas ciudades y que perjudican enormemente, y corregir la tendencia de aumento en la accidentalidad, porque sí es verdad que una parte importante de la conducta depende del propio motorista. El último informe del RACC nos dice que el 32 % no señala cuando hay un cambio, el 10 % avanza en posiciones al carril en sentido contrario, un importante aumento de motoristas que apuran el semáforo ámbar, otros que arrancan antes de que se ponga en verde. En todas esas conductas en las que hay que incidir, cómo podemos actuar para que el conductor sea responsable de su propia seguridad, si a través de campañas de señalización y cuál es el papel que tienen que tener en este caso las administraciones locales y cómo se podría armonizar para que todas incorporaran estas medidas de seguridad tan necesarias.

¿Usted considera que las motos tendrían que poder circular por el carril bus-taxi? En este sentido hay discrepancias, hay ciudades que sí lo permiten. Nosotros lo hemos pedido en Barcelona y no lo aceptan, y cada vez hay más multas por este hecho.

Las zonas avanzadas de motos ¿cree que favorecen la seguridad del motorista? ¿cómo debería implementarse en toda España? ¿Cree que habría que tener los vados en las aceras para poder acceder en las motos? Otro problema importante son los aparcamientos, porque a veces, si el motorista considera que no puede aparcar la moto con facilidad, rechaza o, a lo mejor, no coge la moto, porque una de las funciones principales es reducir el tiempo de movilidad y de aparcamiento.

¿Cómo considera usted que deben sustituirse más los guardarraíles? ¿tiene alguna valoración de los necesarios? El Partido Popular en el Gobierno hizo una dotación muy importante, que se ejecutó para hacer esta sustitución. Sobre la eliminación de pinturas deslizantes, saber en qué medida se puede mejorar.

Usted ha destacado un tema que creo que es importante, porque a muchas ciudades nos afecta mucho, y a pesar de que las motos contaminan menos, usted ha destacado que es así, y tienen una naturaleza diferente al coche, sin embargo, se le aplica la misma etiqueta que utiliza la Dirección General de Tráfico para clasificar los vehículos según su nivel de contaminación. Al no hacer una separación, teniendo en cuenta que las motos tienen una naturaleza diferente y contaminan menos, hay ciudades en las que el 40 % de las motos no podrán circular en aquellas zonas donde haya episodios de alta contaminación, con lo cual a veces cogerán el coche e, indirectamente, se contaminará más. ¿Qué considera que se debe hacer? Porque hay ciudades como Barcelona que han desarrollado un protocolo muy restrictivo en este sentido. ¿Considera que debería haber una moratoria? ¿qué considera que se debería hacer para impedir que esto perjudique más cuando se pretende hacer una medida para beneficiar y tiene un efecto contrario al perseguido?

Respecto a las medidas de incentivos fiscales para la automoción, usted ha hablado del IVA, ¿considera que los impuestos de matriculación o cualquier otro impuesto que incida podría ser un incentivo?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 9

Sobre el alquiler de motos, ¿hay más siniestralidad? Porque es verdad que hay más usuarios que, quizás, no tienen la preparación o el conocimiento de las ciudades, los turistas sí que alquilan motos, pero no siempre tienen esa seguridad. ¿Tiene datos sobre la siniestralidad con respecto a estas motos?

Decirle que también es cierto que he incidido en la cantidad de movilidad, pero nosotros, como Grupo Popular, hemos presentado una iniciativa para que se regule la micromovilidad en las ciudades, teniendo en cuenta el impacto que tienen en la seguridad, no solo de los motoristas y de los que circulan con cualquier vehículo, sino también sobre los propios peatones, ya que en ocasiones esto es del todo necesario.

Le agradezco su comparecencia y espero a las respuestas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Esteller. Se ha ajustado bien al tiempo, pero se ha pasado un pelín. Veremos a ver si el portavoz de Unidos Podemos cumple mejor las expectativas.

El señor **LUIS BAIL**: Cumpliré y, además, voy a intentar compensar, porque la verdad es que me parecen muy válidas todas las preguntas que ha hecho el Partido Popular y son las que hubiera hecho yo en muchos aspectos.

Muchas gracias por su comparecencia en esta Comisión, nos hacía falta ver las cifras y son muchas de las preguntas que han hecho el resto de mis compañeros y compañeras. Quería hacerle alguna pregunta más, complementando alguna de las que ya se ha hecho.

En cuanto a los sectores vulnerables, ya ha comentado usted que se incluyen dentro de este sector, junto con ciclistas y peatones. ¿Habría quizás que incluir a partir de ahora aquellos que usted relaciona dentro de la nueva movilidad, los patinetes, los modelos de movilidad que estaba comentando antes? Usted ha comentado que, a más motos, mayor seguridad, y es una máxima que es evidente, a más peatones, a más ciclistas, más seguridad, y es algo que tenemos que tener claro. Luego tendremos aquí a Anfac y se lo repetiremos igualmente. Desde nuestro grupo creemos que tiene que haber una escala de prioridad en cuanto a la vulnerabilidad del uso del espacio público, y que aquellos que seamos más vulnerables deben ser aquellos que utilicen mayor cantidad. Se le ha hecho una pregunta respecto al uso del carril bus-taxi, e incluso hay algunos modos de movilidad, y hablo de las bicicletas eléctricas, en función del tope que tengan regulado acerca de su uso del carril bici. ¿Se propone desde Anesdor algún parámetro, como por ejemplo el índice de ocupación o el índice del uso del carril para aceptar la inclusión de otros modelos de movilidad o no?

Le quería preguntar también sobre la experiencia que ha tenido dentro de los consejos técnicos, los comités del Consejo Superior de Tráfico, cómo se han elaborado esas normas, la participación que ha habido, sobre todo la devolución que ha habido del trabajo que se ha hecho, nos parece importante. Se le ha comentado también que estamos delante de una modificación de las normativas, pero qué puntos cree que podrían ayudar a convencer a la Dirección General de Tráfico para abordar un proyecto de ley que traer a esta Cámara y poder hacer esa modificación de la ley. ¿Sabe cuál han sido las declaraciones del director general de Tráfico sobre que no había suficiente consenso en la Cámara y que prefería sacar medidas? ¿Cuál sería su postura? ¿Cree que con medidas va a ser suficiente o necesitaría una reforma integral?

No me voy a extender más. En cuanto a la exención del IVA que ha comentado, nuestra posición y la de otros grupos es que las ayudas vayan en relación a la renta del solicitante, ¿cuál sería su opción frente a una rebaja o a una exención del IVA, que sería una tabla rasa para todo el mundo?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Jorge. Se ha ajustado al tiempo y a rebajado la media, con lo cual, fenómeno.

Tiene la palabra la portavoz de Ciudadanos por cinco minutos.

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

Una frase que el señor Riaño ha dicho que me parece clave en esta comparecencia y en el tema que estamos abordando es que la moto no es un problema, sino que es parte de la solución. Hemos tratado, como ya saben mis compañeros de la Comisión de Seguridad Vial y también en el Pleno, varias iniciativas desde nuestro grupo defendiendo precisamente eso, que la moto tiene mucho que aportar y puede favorecer en gran medida la movilidad. No entendemos por qué en ciertos ayuntamientos se empeñan en demonizar a la moto en lugar de darle una serie de alternativas y posibilidades, porque está claro que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 10

tanto con los datos que presentaba usted antes como los que tenemos de muchos estudios, está claro que la moto no es tan contaminante como el vehículo de cuatro ruedas. Creo que deberíamos hacer una reflexión.

De hecho, este domingo, hace dos días, sin ir más lejos 7000 motos se manifestaron en Madrid contra el plan de movilidad de Carmena, porque, ciertamente, no está ayudando en nada a las motos, y además, no tiene ningún sentido, no significa que esas restricciones incidan positivamente en la reducción de la contaminación, que, al final, es de lo que se trata. Con lo cual, hacer un llamamiento. Luego vamos a tener aquí a Inés Sabanés, así que tendremos oportunidad de recordárselo también. Le preguntaremos por lo que piensan hacer, porque realmente tienen un problema en la calle. Además, la moto no es el problema en sí, sino que es la solución, el problema lo está creando el ayuntamiento.

Hablar también de siniestralidad, que esta es la Comisión para mejorar la seguridad vial. Efectivamente, el gran problema de la siniestralidad hoy por hoy son los vulnerables, estamos hablando que llegan a un 46% y un 23% en el caso de las motos. El señor Riaño hacía una pregunta que me parece clave, ¿están realmente utilizando el 23% de los recursos de la Dirección General de Tráfico para mejorar la seguridad vial de las motos? Yo diría que no.

Durante el periodo anterior de Gobierno Popular vimos que no se había actuado, ni siquiera se habían hecho estudios específicos sobre motos, lo último que conseguí recuperar de la DGT era del año 2008 y sobre él estuvimos trabajando. En ese estudio, por ejemplo, salía una cifra tan alarmante como que prácticamente podríamos salvar la vida de 100 motoristas al año si fuéramos capaces de sustituir los guardarraíles, que hoy en día no son seguros para las motos, por guardarraíles que sí lo sean. En un estudio que puede tener la DGT, que es el INViVe Motos, en una estimación previa que hicimos, cambiando 2000 kilómetros de vía estaríamos prácticamente eliminando más del 90% de los puntos críticos en los que están falleciendo los motoristas y donde están sufriendo amputaciones. Así que, yo creo que esto es dejación por parte de la Administración, no lo puedo llamar de otra manera. En su momento el Gobierno Popular no actuó y el Gobierno Socialista, hoy por hoy, no lo está haciendo. Yo se lo reclamé al señor Navarro en una comparecencia en comisión parlamentaria y poco más o menos que nos ha dado a entender que no lo va a hacer, que no se va a meter en ese lío, que los guardarraíles son una cosa muy complicada y que no va a entrar. ¿Cuántos más motoristas tienen que seguir muriendo durante este tiempo? Porque, digo yo que la clave para conseguir buenas cifras en seguridad vial será actuar en aquellos puntos donde la seguridad vial es crítica, y en el caso de las motos es más que evidente.

Como decíamos antes, la moto está dentro de nuestra propia cultura, a nivel industrial y a nivel social, y si somos capaces de reducir el número de fallecidos en accidentes de moto estaríamos a la cabeza de Europa, porque los países nórdicos, que tienen muy buenos números en seguridad vial, prácticamente no utilizan motos. Es un mensaje que lancé en su día con el Partido Popular, y lanzo ahora mismo con el Partido Socialista, porque no se está actuando donde está habiendo fallecidos. Y lo digo por los vulnerables, lo digo también en el caso de los peatones, también hemos trabajado con el caso de los ciclistas en esta Cámara, hemos sacado propuestas específicas, porque la clave para reducir la siniestralidad está ahí.

Efectivamente, creo que deberíamos ser capaces de actuar, esta es la Comisión de Seguridad Vial. A mí me apetecía mucho que vinieran personas como el señor Riaño, que conoce perfectamente el mundo de la moto, a decir exactamente lo que pasa aquí. Mi pregunta es esa, ¿qué le pedirían a la Administración Pública para mejorar la seguridad vial en las motos? Yo creo que usted lo comentaba, aparte de guardarraíles, el tema de pinturas deslizantes, los ángulos de curvatura, una serie de circunstancias que son más que lógicas y que creo que se deberían afrontar. En este caso, lo lanzo también a Fomento, porque esto es una cuestión de Fomento, no solamente es responsabilidad de la DGT. También tuvimos comparecencia del secretario general de Fomento y tampoco quiso hablar del tema de los guardarraíles, así que yo creo que ya va siendo hora de que seamos conscientes y que nos demos cuenta de que la Administración Pública somos responsables, y desde el Congreso desde luego también, de mejorar las cifras en siniestralidad de las motos. Somos absolutamente responsables. Por supuesto que está el factor humano, cómo no, pero desde el momento en que alguien se sube en un vehículo siempre existe el factor humano, y eso no exime de la responsabilidad que tiene la Administración en casos como los que estamos hablando hoy aquí.

Muchas gracias por su comparecencia y, sobre todo, preguntarle sobre la situación de las motos en Madrid y en las grandes ciudades. Vamos a centrarnos en Madrid, porque estamos aquí y luego tenemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 11

a la compareciente que viene después del Ayuntamiento de Madrid, ¿qué le pediría al Ayuntamiento de Madrid? Y la otra pregunta es ¿qué harían para mejorar la seguridad vial y dónde incidirían si tuvieran la oportunidad de, presupuestariamente, tener una partida para mejorar la seguridad vial de las motos?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder las cuestiones planteadas y para cumplir la comparecencia por su parte, tiene la palabra el señor Riaño por siete minutos.

El señor **RIAÑO** (secretario general de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas, Anesdor): Muchas gracias, presidente. Son muchas preguntas y pocos minutos, así que voy muy rápido.

Hablábamos, por un lado, del cambio de modelo en la formación, qué más se puede hacer en la formación y, especialmente, en el ámbito urbano. La formación de la moto está muy desarrollada en los carnets de moto, esa regulación bebe de una directiva europea, es decir, tiene un marco europeo bastante ceñido. Pero nos estamos encontrando al analizar la siniestralidad que el grueso de accidentes está en gente con mucha experiencia, entonces no es una cuestión de carnet. Incluso muchas veces se habla del problema de esos usuarios de 125 equivalentes, o B3, que acceden a usar una moto pequeña con prestaciones reducidas con un carnet de coche, pero estos no están teniendo tanta siniestralidad. Es casi el 80% de la población a día de hoy, y desde luego más del 50% de nuestras ventas, en ese sentido claro, también los coches blancos tienen más accidentes porque son los que más se venden. La formación postlicencia es la que hay que desarrollar, y hay un paquete de medidas presentado en el Consejo Superior de Seguridad Vial que contempla algunas medidas en ese sentido, y esas son las que apoyamos especialmente desde Anesdor. El certificado de calidad de formación avanzada e incentivos que ayuden a la gente que ya tiene mucha experiencia y que se cree que se lo sabe todo, pero que, en realidad sabemos que necesitan más experiencia.

¿Campañas hacen falta? Sí, y sobre todo orientadas a la convivencia, porque como decía, el ámbito urbano no es una cosa solo de motos sino también de convivencia con otros vehículos.

Infraestructuras. Comentaré el tema de los guardarrailes a continuación. Me parece muy interesante el tema de la tecnología de ayudas a la conducción. Necesitamos las dos cosas, necesitamos soluciones a corto plazo, hay que salvar vidas ya, y también trabajar en el medio y largo, donde son francamente prometedoras las tecnologías de ayuda a la conducción. Aquí pasa lo que pasa en general con la moto, que a veces se está olvidando. Los coches han desarrollado unos sistemas que frenan automáticamente cuando detectan un peatón o una bici, pero no detectan motos. Por nuestra parte, como industria, estamos trabajando en la conectividad y hemos constituido el Connected Motorcycle Consortium, porque para hablar de comunicación entre vehículos y de conectividad no vale hablar contigo mismo y hemos creado este consorcio reuniendo a todas las empresas, y hemos asumido un memorándum de entendimiento, en el que todas las marcas han adquirido el compromiso voluntario de tener en el año 2020 productos reales en el mercado que incorporen alguna tecnología ITS.

En cuanto a la logística de la última milla y la formación específica que requieran estos conductores, sí, requieren una formación específica. Se dedica mucho al tema de protección de riesgos laborales, pero nos olvidamos de que la principal causa de accidentes laborales es la seguridad vial, la movilidad, y estos señores necesitan una formación específica. Desde Anesdor estamos trabajando, pero sería deseable que se trabajase desde más ángulos, en ofrecer a través de Fundae cursos específicos de conducción y de teoría de moto para estos colectivos.

Comentaba también el Grupo Popular el problema de esta gente con experiencia. Cuando analizas los accidentes te das cuenta que gente con más de diez años de carnet son los que se están accidentando y son las víctimas que vemos los fines de semana en carretera. En nuestro caso, estamos saliendo a las carreteras a ofrecerles formación gratis ya que ellos no se van a formar, pero ese tipo de formación para esa gente más experta, esa formación postlicencia, es la que nosotros entendemos. A la hora de los cursos de conducción hay muchos, hay cursos de ir a un circuito y hay cursos más orientados a la seguridad, de ahí la importancia de un certificado de calidad que permita a la gente en la calle saber lo que es un curso de seguridad y lo que son otros cursos, que no son malos, pero que no son cursos de seguridad. Y algún tipo de incentivo, como hay en ese borrador del Consejo Superior, donde se incentiva con dos puntos a quienes hagan este tipo de cursos acreditados como cursos de seguridad vial por la Administración, pues sería un incentivo muy bueno.

La moto no es un coche, y esa es una de las principales cosas que nos esforzamos en explicar en Anesdor, en hacer pedagogía. Muchas veces cae la moto olvidada y se mete en el mismo caso del coche,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 12

y requiere una cosa diferente. Barcelona es la capital europea de la moto, ninguna ciudad en Europa tiene tanta penetración de motos en su ciudad. Casi el 20 % de la población en Barcelona es motorista. Por esa razón, parece que haya ya demasiadas motos, cuando en realidad esto es una fortuna de la ciudad de Barcelona. Barcelona necesita atender y gestionar esta cantidad de motoristas. Cuando llueve en Barcelona mucha gente deja la moto, coge el coche y entonces se provoca el caos en la ciudad; ahí se demuestra que, en realidad, es una fortuna que haya tantas motos.

¿Qué papel tienen las administraciones en las conductas del motorista? Yo creo que, por un lado, deberían cubrir las campañas de concienciación orientadas a la convivencia, pero también el control, porque sabemos que hay un segmento de la población al que no penetran las campañas y estos son, además, los que están provocando los problemas. Todo esto en el marco de una regulación correcta, y algunos detalles de esta regulación es lo que, a veces, no podemos compartir con Barcelona. Por ejemplo, ese debate de si se puede o no circular por el carril bus. En Barcelona son contrarios a la circulación por el carril bus, y nosotros hemos visto en ciudades como Madrid, que se ha implementado, donde estudios propios del ayuntamiento demuestran que se ha mejorado la seguridad de la moto al implementar esa medida. Londres, que fue la primera gran ciudad europea que lo implementó, también trae informes de Transport for London explicando cómo esta medida también mejora la seguridad. Por tanto, no comprendemos por qué el Ayuntamiento de Barcelona se niega, no sé si a implantarlo, pero por lo menos a hacer una prueba piloto, analizarlo con rigurosidad científica y ver lo que ocurre. Sin embargo, se están planteando que circulen las bicis por el carril bus, cuando, obviamente, hay una diferencia de velocidad muy grande y ahí sí puede interferir en la prioridad, que es el transporte público. Cuando menos, debería haber una prueba piloto.

¿Zonas avanzadas para el resto de España? Por supuesto que sí. Se ha demostrado que mejoran la seguridad, no solo para la moto, sino también para la bici. Zonas avanzadas dos ruedas, un principio muy básico de segregación del tráfico. Son dinámicas distintas las de estos diferentes vehículos y al segregarlos y al arrancar de forma separada se evita ese conflicto por esas dinámicas distintas. Luego, sí, debe extenderse al resto de España. Como otras medidas, como los pasos de peatones de dados que eliminan la pintura antideslizante, eliminar la ralla central en los pasos de peatones donde no hay semáforo, para que haya un carril donde puedan pasar las bicis y las motos sin resbalar.

Parking de motos. Un grave problema, cada vez hay más motos y, tradicionalmente, la moto no ha tenido un espacio específico. Digamos que los usuarios de la moto aparcamos en la acera con mucha frecuencia, pero es el sitio que nos queda, la banda de aparcamiento ha sido siempre para los coches. ¿Dónde aparcamos nosotros? La cobertura del parking de moto es del 3-4 %, no da para cubrir apenas nada. Nosotros estamos promoviendo parkings específicos de motos, antes y después, quitar la primera plaza contigua al paso de peatones y convertirla en plazas específicas de moto. Es un sistema muy simple que mejora la seguridad de todos, porque mejora la visibilidad del paso de peatones y, además, se va extendiendo sistemáticamente, a medida que hay más pasos de peatones en la ciudad, proporcionalmente hay más plazas específicas de moto, y la gente sabe dónde ir a buscarlas. Es la propuesta que nosotros tenemos para el tema del parking.

Sobre los guardarrailes, siguen siendo un problema. Yo comprendo que abordar todo el problema de golpe supone un esfuerzo presupuestario que quizá no es posible inmediatamente, pero, cuando menos, debería haber una monitorización clara de lo que queda del problema y una planificación clara de cómo se va a ir cubriendo esto con un orden priorizado, donde más accidentes estén ocurriendo, o el histórico de accidentes en un EuroRAP sea mayor, allí actuar prioritariamente.

Las etiquetas de la moto, ¿son iguales? Aquí partimos de cómo definió la DGT las etiquetas. Se empezó haciendo una distinción de matrículas par e impar, y luego, cuando se establecieron esas etiquetas, el punto de partida que se pedía era separar el 50 % más positivo del parque del 50 % menos negativo. En ese sentido, las etiquetas son las mismas. El problema es si las estamos interpretando bien o no. Igual que decía que la Etapa Euro 4 de motos no es lo mismo que la Etapa Euro 4 de coches, una moto B no es lo mismo que un coche B, ahí está el error, en entender que es lo mismo. A veces la moto B sí que tiene que poder hacer determinadas cosas y el coche B no, porque, aunque sean B los dos... Con la etiqueta de los electrodomésticos pasa lo mismo, una lavadora A o A+ no consume lo mismo que un frigorífico A+, los dos son A+, pero el consumo no es equivalente, porque esas etiquetas están mirando dentro del propio modo, no son comparativas entre modos de transporte. Por tanto, no digo que estén mal las etiquetas, simplemente es que, a la hora de establecer políticas, no es café para todos. Las etiquetas de los coches y de las motos no significan lo mismo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 13

¿Reforma fiscal? por su puesto. La necesita toda la automoción española y, desde luego, la moto. La automoción española necesita la supresión del impuesto de matriculación, porque es la que se concentre la carga fiscal en los vehículos más nuevos, menos contaminantes y con más dispositivos de seguridad. No hablamos de reducir los impuestos de la automoción, hablamos de redistribuir mejor y de seguir los criterios que nos marcan de Europa; es decir, seguir criterios medioambientales, quien más contamina, más paga, y este es un principio que debemos ir implantando progresivamente también en materia fiscal. Además, en el caso particular de la moto, tenemos algunos agravios específicos como el caso de que, a día de hoy, nuestros gramos de CO₂ son más caros, ¿por qué? Quien más contamina, más paga. Resulta que una moto que emite menos CO₂ que otro está pagando los mismos impuestos, lo que no tiene ningún sentido. O que un coche de 1000 centímetros cúbicos paga menos impuesto de circulación que una scooter de 300 centímetros cúbicos. Hay algunos pequeños agravios, pero la gran reforma que necesita España es la supresión del impuesto de matriculación y redistribuir eso con criterios medioambientales al impuesto de circulación.

En cuanto al alquiler, bienvenido sea el *sharing*, satisface una nueva forma de consumo, pero, efectivamente, ya tenemos una experiencia como para reconocer que tiene unas peculiaridades especiales en la siniestralidad. Y se está viendo en los datos, se está viendo que esa siniestralidad del *sharing* se concentra entre las diez de la noche y las siete de la mañana, se está viendo que está habiendo unos índices de alcoholemia muy superiores al mismo vehículo fuera de esa modalidad, o que hay problemas de gente que conduce esos vehículos sin la licencia que le corresponde. Analicemos todos esos datos y tengamos una atención específica a esas problemáticas del *sharing*, porque es bienvenido como una solución, pero hay que evitar todos estos problemas para que evolucione bien. Igual que la micromovilidad, pues más o menos todos los aparatos que van a 25 por hora tendrán que tener unos requisitos similares, y los que van a 45, pues otros, porque si no, por ejemplo, el ciclomotor está en un agravio. Hay que regular todo esto, y hay que regularlo, a ser posible, a nivel estatal, de forma homogénea, porque si no, como ciudadanos, llegamos de viaje a no sé dónde y no sabemos ni dónde podemos aparcar, ni si podemos entrar ni qué podemos hacer o no podemos hacer si esto se convierte en un mapa tan heterogéneo.

Hay un problema también de trucaje en todo este tema de bicicletas eléctricas, como tuvimos en nuestra industria del ciclomotor, que tuvimos que ir implementando progresivamente cada vez más dispositivos de antitrucaje. Que, por cierto, también caen en nuestra categoría de vehículo de categoría L. Nuestras marcas están trabajando en los ciclos asistidos en sus tres modalidades y hay que regular este tema de la micromovilidad.

Vulnerables. Por supuesto, esta micromovilidad forma parte de los usuarios vulnerables, otra cuestión es que la definición técnica en sí... En mi opinión es que sí, por supuesto, no cabe ninguna duda que son vulnerables. La definición formal la hace la Organización Mundial de la Salud y, probablemente, tendrá que terminar por incorporarlos.

Sobre el carril bus, lo que explicaba, no es tanto del índice de ocupación como de hacer una verdadera prueba piloto en la ciudad en cuestión, hacer un análisis riguroso científico y llegar a conclusiones. Los que se han hecho en ciudades como Londres o Madrid, han dado que sí, que se mejora la seguridad.

En cuanto al Consejo Superior de Tráfico, si es una cuestión de medidas, si es una cuestión de organización, para nosotros es una cuestión de las dos. Bienvenidas sean las medidas inmediatas que vengan a solucionar. Y sí, en Anesdor opinamos que hay un déficit claro histórico en España, en el sentido que tenemos una Dirección General de Tráfico, un Ministerio de Fomento, pero no tenemos un Ministerio de Transporte. Se habla de la necesidad de una Secretaría de Estado de Movilidad Segura, que contemple todo esto a un buen rango. En Anesdor, desde luego, estaríamos a favor de una cuestión organizativa, que no quita para que haya medidas que son necesarias.

Sobre la exención del IVA, nos referíamos a ello como medida de incentivo para el vehículo eléctrico. Es verdad que los esquemas se pueden hacer complejos en función de la renta y, probablemente, sería de mayor justicia, pero también hay que buscar un equilibrio entre el entendimiento. En el tema de la electromovilidad, lo que nos interesa es generalizar esa electromovilidad. Muchas veces se están ofreciendo ayudas desde diferentes administraciones, pero como consumidor no sabes integrar toda esa información, o no te llega. Por esto, nuestra propuesta del IVA, porque es muy fácilmente entendible y sería, de alguna forma, universal. Por un tiempo, veríamos. Si, además, se modula con algún criterio en función de la renta, parece también lógico.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 14

Respecto a la manifestación y a estos datos particulares de la ciudad de Madrid, si se recoge bien o no se recoge bien a la moto, se han hecho muchas cosas por la moto en la ciudad de Madrid. Quizás, a veces, no se ha puesto el mismo hincapié en la comunicación alrededor de la moto que en otros medios de transporte, y algunas de esas cosas no hayan trascendido. Y seguro que faltan cosas por hacer en la ciudad de Madrid alrededor de la moto, en concreto, una muy importante, que es un plan estratégico de seguridad vial de la moto específico de moto. O, si quieren, un plan de dos ruedas, porque también la bici tiene sus problemas y algunos son compartidos con la moto, o un plan de vulnerables, pero la moto necesita medidas específicas de seguridad vial. La ciudad de Madrid tuvo un plan estratégico de seguridad vial de la moto y en ese periodo crecieron las motos un 70 % en el parque de Madrid, a la par que se redujeron un 10 % las víctimas mortales. Semejante crecimiento y, aun así, reducción. Está demostrado en todos sitios que un plan estratégico alrededor del vehículo ayuda a todo esto. La ciudad de Madrid caducó aquel plan, pero no ha sacado uno nuevo. Y en Barcelona pasa lo mismo, no hay un plan estratégico específico de moto, sí hay algunas medidas dentro del plan general, pero sabemos que la moto y el resto de vulnerables necesitan un plan específico.

Completamente de acuerdo que no estamos dedicando el 23 % de los recursos a la moto. Yo lo decía como idea general, no vamos a ir exactamente por porcentajes, pero hay que dedicarle más recursos. Y, falta mucha ciencia alrededor de la seguridad vial de la moto, tendemos a asimilarlo con la generalidad del coche y faltan cosas específicas, como el tema de los guardarraíles. Monitoricemos el problema, información bien clara y una planificación de cómo llevar esto a cabo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Riaño, por sus detalladas explicaciones.

Para la réplica final por parte de los grupos, tiene la palabra el señor Bellido por el Grupo Socialista.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: No voy a añadir nada. Simplemente agradecer la exposición y volver a reiterar que creo que tenemos muchas cosas por hacer, necesitamos consensos, interlocución, y colaboración entre las instituciones, porque no depende solamente del Estado sino también de las administraciones locales, particularmente, y también de las comunidades autónomas, que son propietarias de infraestructuras.

Agradecer la intervención del señor Riaño.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Esteller.

La señora **ESTELLER RUEDAS**: Muchas gracias. Quiero agradecer las respuestas y decirle que, al final, es concienciar a todas las administraciones para que, valorando las causas que producen la siniestralidad en la moto, cada una haga lo máximo que pueda para reducir al máximo el riesgo. Al final, es lo que se ha de hacer. El riesgo cero no existe, pero sí reducir al máximo, cada una con su responsabilidad. En ese sentido, debido a unas alusiones que ha habido a la época de Gobierno del Partido Popular, yo quiero decir que el Partido Popular, cuando gobernaba España, se preocupó mucho por la seguridad. En ese sentido, hubo 4500 millones para conservar el mantenimiento de las carreteras y 20 millones para sustituir los guardarraíles, 20 millones ejecutados que supusieron la supresión de 2150 kilómetros de guardarraíles. También hay que incidir en que el Estado solo tiene 26 000 kilómetros, el resto son de comunidades autónomas, de ayuntamientos, y de diputaciones, por lo tanto, la conciencia de extenderse para que todos ellos incorporen dotaciones suficientes como para eliminarlos a la máxima celeridad.

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

A continuación, por el Grupo Podemos, don Jorge.

El señor **LUIS BAIL**: Muchas gracias. Agradecerle su comparecencia en esta Comisión, reiterarle el agradecimiento por los datos que ha dado y, en concreto, nos ha parecido muy importante ese dato sobre el miedo que pueden tener los futuros usuarios de la motocicleta, porque no se ven seguros dentro de la movilidad, porque son usuarios vulnerables, y porque, al final, todos los usuarios vulnerables son los que van a hacer seguras nuestras calles.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 15

Felicitarle también por la noticia que salía el otro día sobre que, por fin, una marca de motocicleta eléctrica está entre las diez más vendidas del país. Y desearle también que el futuro del sector vaya en consonancia con estas noticias que están saliendo últimamente.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, don Jorge.
Por último, el Grupo Ciudadanos.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Agradecer también la comparecencia del señor Riaño. Y, por alusiones, comentar que efectivamente son 26 000 kilómetros de vía. Se lo digo al Partido Popular y al Partido Socialista, todos lo sabemos, son 26 000 de la Administración General del Estado, pero en la estimación pedíamos 2000, no estábamos pidiendo que se hicieran más de los que abarca la vía.

Una vez dicho esto, se cambiaron 2150, pero lo he contrastado y se hicieron sin seguir las indicaciones de los lugares donde se producen los accidentes. De hecho, hay una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado, que presentó Ciudadanos y que se aprobó, si algún día llegamos a tener presupuesto, en la que se pedía que se aplicara a los lugares en los que, realmente, están ocurriendo los accidentes, porque, tal como está trabajando Fomento hoy por hoy, se aplica a autovías de nueva construcción, y en esas ni siquiera sabemos si va a haber accidentes o no. Así que, por favor, apliquemos la lógica y gastemos los presupuestos de manera lógica, porque se puede conseguir salvar muchas vidas, que es, sinceramente, por lo que yo estoy aquí en el Congreso de los Diputados, porque llevo muchos años trabajando en seguridad vial.

Así que, gobierne quien gobierne, ojalá algún día seamos nosotros, que impere el sentido común, porque lo que no se pueden gastar millones en concesiones y en guardarrailles seguros en lugares donde no hace falta. Solamente digo que se utilice. Y la DGT tiene el INViVe muerto de risa y no lo está utilizando. Tenemos otras herramientas como el AutoRAP, que son externos, pero la DGT los tiene internos. Así que, por favor, sea quien sea el próximo director general de Tráfico que actúe en consecuencia, y, por supuesto, el siguiente director de Carreteras, en Fomento, que es el que tiene el dinero, al fin y al cabo.

Tenía que aclararlo, porque la verdad es que me indigna un poco todo esto, y muchas veces es falta de coordinación. Y, sobre todo, estamos gastando el dinero del ciudadano donde no hace falta, y yo creo que esto es importante. Esto no es una broma, estamos hablando de salvar prácticamente 100 vidas al año de motoristas.

Ahí lo dejo.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, doña Irene. Como le toque a usted ser la directora general de Tráfico, el *Diario de Sesiones*, que ha clavado ese compromiso, lo tiene claro, pero bueno, será bueno para los motoristas y para la seguridad vial.

En cualquier caso, señor Riaño, muchas gracias por la información y su tiempo. Creo que ha sido, en efecto, muy ilustrativo y formativo para los miembros de la Comisión.

— DE DOÑA INÉS SABANÉS NADAL, PARA QUE INFORME, EN SU CALIDAD DE EXPERTA, SOBRE LAS MEDIDAS LEGISLATIVAS QUE, A SU JUICIO, DEBERÍA IMPULSAR EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS PARA MEJORAR LA MOVILIDAD EN LAS CIUDADES.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a continuar el desarrollo de la Comisión con la comparecencia de doña Inés Sabanés, solicitada por el Grupo Confederado Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Doña Inés es antigua compañera de esta Cámara, no la tengo que decir nada más. Solamente señalarle que habíamos pergeñado una hora por cada compareciente y estamos un poco fuera de lo marcado. El compareciente tiene en primera intervención quince minutos y en segunda intervención, tras las cuestiones que formulen los grupos, otros siete minutos. Estoy seguro que la señora Sabanés, que conoce la rigidez de los tiempos, aplicándolos flexiblemente, será condescendiente con la Comisión.

Tiene la palabra.

La señora **SABANÉS NADAL** (experta en medidas legislativas): Buenas tardes, señorías. Muchísimas gracias por la invitación y por la oportunidad de poder dejar en esta intervención algunas reflexiones que, desde el Ayuntamiento de Madrid, estamos impulsando desde el punto de vista de movilidad, no solo en relación a la sostenibilidad de la salud, que, por supuesto es de una enorme importancia, sino también desde el punto de vista de la seguridad y de la convivencia en el espacio público.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 16

Yo creo que nadie niega que estamos en un momento de profundas transformaciones y uno de los mayores vectores en esas transformaciones es la movilidad, pero entendida en el marco de la sostenibilidad y de la lucha contra el cambio climático, que es el reto y el problema al que nos enfrentamos las grandes ciudades. No en vano, hay que señalar que las grandes ciudades los mayores contribuyentes al cambio climático, consumimos el 78% de la energía mundial, generamos más del 60% de CO₂ y representamos menos del 2% de la superficie y más de la mitad de la población mundial. En nuestro criterio, las grandes ciudades, tanto en nuestro entorno de país como en nuestro entorno europeo, queremos, por voluntad y por obligación, ser líderes en la acción climática y estamos articulando espacios transversales para impulsar un nuevo modelo urbano, en el que no queremos ser meros consumidores de energía o de recursos materiales.

Queremos ser espacios que afronten los problemas del presente, los del día a día, con las perspectivas y la estrategia necesaria para alumbrar un buen futuro, en el sentido de nuestra contribución a la sostenibilidad. Queremos hacerlo desde tres puntos de vista, desde los que trabajamos esencialmente. Un futuro con salud ambiental, no olvidemos que una parte importante de los debates de movilidad tienen mucho que ver con el efecto de la contaminación y de la acción del cambio climático en la salud de la ciudadanía. Lo queremos hacer desde un punto de vista social, igualitario e inclusivo; es decir, no habrá sostenibilidad si no somos capaces de pensar también una transición en términos sociales. Y tenemos que convenir desde todas las administraciones la obligatoriedad de cumplir con nuestros compromisos, de nuestros compromisos de instancias internacionales, de los pactos firmados, de los acuerdos de París y de todos aquellos acuerdos que venimos entendiendo que son de obligado cumplimiento, como los límites de la calidad del aire, por decir uno, pero que, a su vez, llevamos incumpliendo a lo largo de los años en el ámbito de nuestra ciudad, concretamente.

Por eso, en la ciudad de Madrid nos hemos planteado trabajar en las necesarias estrategias y planes que, de alguna manera, identifiquen el problema. Tenemos claro que tenemos un problema de contaminación, que tenemos un problema de disputa del espacio público y de utilización del espacio público, y que tenemos un problema de pocas herramientas que favorezcan la coordinación en áreas metropolitanas muy densas y no solo en el espacio de ciudades. Por decirlo de alguna manera, en nuestra ciudad, Madrid, además de las medidas que hemos de tomar, entran entre 800 000 y un millón de vehículos diarios. Por tanto, o hay una capacidad de herramientas de coordinación, o es muy difícil poder cumplir los compromisos y las estrategias que nos planteamos.

Nosotros, queremos incorporar en toda la planificación, les hablaré del Plan A de Calidad de Aire y Cambio Climático, que es aquel que diseña la estrategia 2020-2025 y las medidas que hay que tomar para cumplir los compromisos que hemos adquirido. Y, en ese sentido, queremos también incorporar una triple visión, que llamamos triple cero: cero emisiones, cero accidentes, cero barreras. Para tener en la cabeza la salud, como les comentaba, la seguridad vial, como también les comentaba, y la redistribución del espacio público, y por tanto, no generar barreras. Y tenemos el transporte público como el eje articulación principal de esta redistribución de necesidades y espacios.

Ahora les hablaré de la movilidad dentro del Plan A de Calidad de Aire, de las estrategias que tienen un impacto positivo en la seguridad vial, derivadas de todas las medidas de calmado de tráfico, de reducción de tráfico rodado, de rediseño de vías, de racionalización de la utilización de las vías, en las que —evidentemente— hay mucho margen de mejora, en la ciudad de Madrid, y, en términos generales, en el Estado, cuyos datos nos dicen que el 49% de fallecidos por atropello se produce en vías urbanas, además de tener en cuenta, como tenemos que tener, todos los elementos de accesibilidad.

En este sentido, la estrategia que nosotros planteamos del Plan A de Calidad de Aire y Cambio Climático, tiene como objetivo cumplir los requerimientos de la Unión Europea, rebajar los niveles de contaminación, mejorar nuestra contribución en la lucha contra el cambio climático, y eso se hace desde distintas estrategias. Yo hoy les voy a hablar de la de movilidad, que es un bloque, pero también está el bloque de la energía, el de los residuos, el de renaturalización de la ciudad, para componer una estrategia combinada, para luchar en concreto contra la contaminación atmosférica, pero no perder de vista medidas que sean coordinadas y no contradictorias también en la contribución de las estrategias urbanas al cambio climático.

Como les decía, dentro de este Plan A se ha hablado mucho de algunas de las medidas, pero hay treinta. Yo les quiero destacar la implantación de Madrid Central, que es una zona de bajas emisiones, no tiene mucho secreto, es una de las doscientas que hay en nuestro entorno europeo, es algo que nos recomienda la Unión Europea en los requerimientos a Madrid por incumplimiento de la normativa de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 17

calidad de aire, como una medida eficaz, rápida y de necesaria implantación. Con esta medida se pretende, desde luego, reducir los niveles de contaminación, pero también el ruido, y también reordenar el espacio, de forma que el peatón, ciclista y transporte público tendrán más espacio. Dentro de esos planes de movilidad está la reforma y ensanchamiento de aceras, y, por tanto, ganar espacio para el peatón; reforma de las principales vías de acceso; prioridad para los peatones, y ahí entran las zonas 30 y la reducción de velocidad como un elemento importante en el diseño de la estrategia de la ciudad; la mejora y ampliación de la red ciclista; la mejora y ampliación de BiciMad, como un sistema de bicicleta pública; la regulación —ya existe— de aparcamientos con criterios de calidad de aire, es decir, tarifas, esfuerzos y bonificaciones en función de una tecnología más o menos limpia de los vehículos; limitaciones de velocidad en los accesos a la ciudad; redes de aparcamientos intermodales, tanto en el entorno de la ciudad como en origen de los viajes; mejorar las infraestructuras —aunque no corresponde al ayuntamiento— reservadas para el transporte público, saben que la única vía de acceso con carril reservado BUS-VAO para el transporte público es la de la A-6, de mucho éxito, pero en el resto de entradas a la ciudad, donde se producen los principales atascos de acceso, que no están dentro de la ciudad sino que están en vías de acceso, como la M-40 y otras vías de similares características, ayudarían mucho los carriles BUS-VAO. Hemos ampliado y renovado las flotas públicas, haciendo un esfuerzo de cumplimiento desde lo público. También incentivos para la renovación de la flota de taxi, piensen que a partir de 2018 no puede entrar en funcionamiento ningún taxi que no sea etiqueta Cero o Eco, a la vez que se va reconvirtiendo, vía ayudas, subvenciones y voluntad propia del sector del taxi, a la adecuación de la flota. Tenemos que trabajar, obviamente, en optimizar y mejorar la distribución urbana de mercancías, no perdiendo de vista los nuevos modos de distribución urbana de mercancías que nos marcan nuevos retos, mientras estamos intentando resolver el modelo actual de distribución urbana, nos atropellan, por decirlo de alguna manera, nuevos modos de comercio electrónico, de distribución muy intensiva, de otra forma y con otros medios a como ha sido la convencional distribución urbana de mercancías. Se trata también de ir produciendo, a través de la normativa, la renovación paulatina de la flota, tomar medidas e incentivos para la renovación del parque circulante y dar ayudas, fundamentalmente, a los sectores estratégicos más importantes, autónomos, taxi, distribución urbana de mercancía, y aquellos que necesitan el vehículo para su trabajo habitual.

Estas medidas, que forman parte de la movilidad dentro del Plan A, de Calidad de Aire y Cambio Climático, tienen una parte muy importante, que es la acción municipal, como les planteaba, pero también, en el reparto del espacio público, tener en cuenta las prioridades, saber que en una pirámide de prioridades, los peatones, el transporte público, los ciclistas, el transporte de mercancías, vehículos de dos ruedas, y finalmente, automóviles privados, se tienen que ordenar atendiendo a unas prioridades en la utilización del espacio público.

Nosotros, lo que hemos hecho es la estrategia que les planteaba, que es muy importante, que tiene distintas medidas, pero también les quería plantear lo que requerimos y necesitamos. Para nosotros es muy importante la medida 30, que es precisamente la de sensibilización, coordinación y cooperación con otras administraciones. En este sentido, yo quiero destacar que somos el único país de nuestro entorno europeo que no tiene un marco legal, o, lo que es lo mismo, una ley de financiación del transporte público. Y eso es muy importante, porque, de alguna manera, las medidas que yo les he ido explicando que tomamos desde el ámbito local, primar el acceso a los BUS-VAO y demás, si no vienen complementadas con un sistema eficaz de financiación del transporte público de todas las ciudades, pues no vamos a conseguir el objetivo fundamental de transición y cambios que estamos planteando.

Para nosotros es muy importante que, junto con la acción municipal, haya una línea clara, contundente y ambiciosa, tanto autonómica como del Estado, en las ayudas para la renovación del parque circulante, fundamentalmente aquello que hace referencia a vehículos Cero o vehículos Eco, y, prioritariamente, destinada al sector de la logística urbana, al sector de la distribución urbana de mercancías, tanto por parte de la Comunidad de Madrid como por parte autonómica.

El tercer elemento que quería destacar, lo he dicho, pero lo sigo destacando, es la importancia de tener una visión global de la movilidad. Los entornos urbanos tienen que tener una coordinación con sus áreas metropolitanas, y, por tanto, acciones combinadas en cuanto a los planes de movilidad, a las infraestructuras de acceso y a las de aparcamiento para que, realmente, sea eficaz la suma de estrategias locales en un entorno regional, metropolitano e incluso en un entorno nacional.

Por último, decirles que el impulso y obligatoriedad de los distintivos ambientales es también un elemento importante que facilita la tarea en los propios ayuntamientos, por lo que son instrumentos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 18

normativos. Termino por decirles un tema que es muy relevante y es que nosotros como herramienta propia, además de la estrategia de Madrid Central, hemos puesto en funcionamiento la nueva ordenanza de movilidad sostenible. ¿En qué se basa y qué tiene que ver con el planteamiento que estamos haciendo? Tiene que ver con la convivencia vial. Nosotros tenemos la convicción de que es imposible reducir los índices de vulnerabilidad y de inseguridad vial si no hay un principio básico, regulador, que incentive la convivencia de los diferentes modos de transporte. El principio básico que han adaptado todas las ciudades para incentivar la convivencia es la reducción de la velocidad, nosotros hemos puesto 30 kilómetros/hora en calles de un carril por sentido o carril único, y 20 kilómetros/hora para zonas de plataforma única. Nosotros partimos del criterio que un elemento básico es la convivencia vial, y para la convivencia vial es importante la reducción de velocidad, no es lo mismo un accidente a 50 que a 30. Si no podemos reducir al máximo, a llegar al nivel cero de accidentes en la ciudad, hemos de llegar a la máxima reducción de daños. Por tanto, el daño que se produce a unos elevados niveles de velocidad, no tiene nada que ver, ni la capacidad de maniobra, ni la capacidad de la moto, de la bici, del autobús o del vehículo privado si estamos en unas zonas con un nivel de velocidad o en otras con otro nivel de velocidad. Nosotros planteamos el refuerzo de medios técnicos, de regulación, de medios tecnológicos, que ayuden a desarrollar este nuevo sentido de la movilidad. En esta ordenanza se plantea una especial protección a determinados colectivos como menores, personas con movilidad reducida, mayores, dependientes, etcétera.

Por último, hemos regulado aspectos, pero todavía nos falta una cierta visión estatal, como el tema de los patinetes o de los vehículos de movilidad personal, que se ha regulado en el ámbito de una ordenanza propia, porque ha explotado en las ciudades y tenemos que tener principios básicos de seguridad, por ejemplo la no circulación por las aceras, el nivel de velocidades o las condiciones en las que han de circular, pero otro elemento muy importante sería el marco que creo que a nivel estatal se está preparando, un marco de regulación que sea más unificado en el que luego solo varíen las condiciones de cada ciudad, porque tenga las calles más preparadas o menos, pero que el marco general de regulación de estos vehículos de movilidad personal se hiciera desde la Dirección General de Tráfico.

Seguro que en las preguntas tendremos ocasión de profundizar en algunos temas que les he planteado. Quiero terminar por decir que el sentido de los cambios en la movilidad tiene que ver, básicamente, con la utilización del espacio, con la seguridad vial, con la prevención y garantía de la salud, y con la contribución de las ciudades en marcos más generales, tanto de lucha contra la contaminación como a la lucha contra el cambio climático.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Sabanés. Ha cumplido muy fielmente el tiempo que tiene asignado. Me consta, porque lo he visto en el registro, que va a haber un debate en esta Comisión sobre la necesidad de establecer un marco para regular los nuevos modos de movilidad personal, y, por tanto, estoy seguro que vamos a ir impulsando la acción del Gobierno en la materia.

Por el Grupo Podemos tiene la palabra su portavoz por cinco minutos.

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

Bienvenida, Inés Sabanés, muchas gracias por trabajar para quitarnos la boina, creo que lo está haciendo en muchos sentidos, desde luego en el sentido de la boina de contaminación y también por poner esta ciudad y a los que vivimos en ella en línea con el resto de ciudades europeas, de ciudades modernas que están trabajando desde hace mucho más tiempo para luchar por un aire limpio y por una nueva forma de movilidad y un nuevo modelo de transporte.

Recientemente hemos tenido en Polonia, en Katowice, la Cumbre del Clima y de este Congreso ha ido una delegación de la que tuve el honor de formar parte, y en ella quedó muy claramente reflejada la preocupación por el último informe del panel intergubernamental de cambio climático, que nos dice que no debemos permitir que las temperaturas medias globales aumenten 1,5 °C. Para evitar esa subida de temperatura se requiere de una acción urgente y drástica que implique una reducción del 45% de las emisiones para el año 2030, y eso es importante y es difícil. Además, había un consenso muy amplio en esa cumbre sobre que el papel de las ciudades es fundamental. Como usted ha dicho, las ciudades suponen más del 70% de las emisiones de CO₂, y, por lo tanto, deben jugar un papel importante en la lucha contra el cambio climático.

También la Unión Europea ha reconocido recientemente que desde el año 2008, en que está en pie la queja por el problema de emisiones en la ciudad de Madrid, por primera vez, gracias a las medidas que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 19

ha tomado el Ayuntamiento de Madrid, se ha conseguido evitar que haya una sanción a España por el incumplimiento de la normativa relativa a los niveles de óxido de nitrógeno, con lo cual, creo que todos debemos estarles agradecidos por el trabajo que están haciendo, porque la propia Unión Europea ha reconocido que nos está poniendo al día en una materia en la cual llevábamos bastantes años de abandono. Se hablaba, se decía, se comentaba, pero, al final, lo único que se hacía era cambiar de sitio los medidores de contaminación para que se redujeran los niveles, y eso, evidentemente, no es una política activa ni deseable contra la contaminación.

Además, ustedes, y en concreto usted, están siendo valientes, y muchos madrileños y madrileñas se lo agradecemos, por dar el paso sabiendo que quien da el primer paso puede ser más criticado, pero está haciendo lo que se necesita hacer. Creo que deben estar ustedes satisfechos y satisfechas por la reacción de los madrileños, porque los resultados de Madrid Central son muy buenos, y lo son gracias al nivel de colaboración de la ciudadanía, porque hemos entendido que la contaminación genera muchas muertes, genera más muertes la contaminación que los accidentes de tráfico. De hecho, hoy leía una noticia sobre que en España mueren 14 personas al día debido a la contaminación. Hay distintas fuentes, y según la fuente, distintos datos. La Agencia Europea de Medio Ambiente habla de 38 000 muertes al año por contaminación en nuestro país.

Yo creo que el tema es bien grave. En esta Comisión hablamos muchas veces de la seguridad vial y de las muertes que causa y creo que hablamos demasiado poco de las muertes que causa la contaminación. Además, hay un dato que hay que recordar y es que a quien más afecta es a los más vulnerables, en concreto a los niños y a los ancianos. Parece que cuando ustedes levantan la voz, y, sobre todo, actúan contra la contaminación, hay a quien no le gusta y quien prefiere criticar. Yo creo que los resultados, en el cortísimo plazo que lleva en marcha Madrid Central hablan por sí mismos, ha habido una reducción de 32 % del tráfico en la zona, lo cual es muy notable, ha habido un aumento de la utilización del transporte público, a pesar de la incompetencia que la Comunidad de Madrid está demostrando con el tema del metro, que, en vez de reforzar las líneas de metro y en vez de colaborar en esta lucha contra la contaminación, lo que está ocurriendo es que se están reduciendo. Ha habido un aumento del uso de BiciMad dentro de la zona de Madrid Central del 20 %.

En definitiva, yo creo que los resultados están hablando por sí mismos y, en definitiva, lo que se está haciendo es defender de forma efectiva la salud pública.

Comparto con usted que los ayuntamientos no pueden llevar esta lucha en solitario, es necesario que haya una legislación estatal que refuerce muchos de los aspectos. En concreto, por ejemplo, es importante resaltar que el principal problema de contaminación y salud tiene que ver con las partículas en suspensión, y eso se debe a la utilización de diésel. Y es un tema que tener en cuenta, además de los óxidos de nitrógeno y del ozono.

Me gustaría preguntarle por un aspecto en concreto, al que se ha referido al final, pero que creo que no ha quedado suficientemente claro, y es el referido al tema de la reducción de la velocidad. Me gustaría preguntarle cuáles son los criterios que marcan la restricción en cada zona.

Por lo demás, agradecerle nuevamente su intervención, su trabajo, y felicitarle por los resultados que ha obtenido Madrid Central y que esperamos que poco a poco se vayan extendiendo al resto de la ciudad, porque Madrid está pasando de ser un ejemplo de ciudad altamente contaminada a ser un ejemplo de voluntad política y de lucha contra la contaminación.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A continuación, para intervenir por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra doña Valentina.

La señora **MARTÍNEZ FERRO**: Gracias, presidente.

Gracias por su comparecencia esta tarde aquí. He escuchado con mucha atención su intervención y yo querría hacerle algunas consideraciones, porque, efectivamente, el Grupo Popular está en la necesidad que existe en Madrid de mejorar la movilidad de los madrileños, de hacerla mucho más sostenible, de hacer una ciudad mucho más amable y agradable para la gente, y, desde luego, estamos tremendamente comprometidos con la salud de los madrileños.

Creemos, sin embargo, que la forma en que se han puesto en marcha las medidas que usted nos ha explicado aquí esta tarde, no están siendo necesariamente positivas justamente para el propósito que nos preocupa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 20

Creo que es muy importante, como decía mi compañero de Podemos ahora, dar este paso, pero es mucho más importante darlo bien. Todos caminamos hacia una economía y hacia una sociedad carbono neutral, esto es así, la Unión Europea nos lo exige y así debe ser, pero es necesario que los ciudadanos perciban que las consecuencias de esta transición que estamos todos atravesando no es simplemente incomodidad para sus vidas. En este sentido, decirle que Madrid Central supone el cierre al tráfico de vehículos privados, fundamentalmente, los que no son eléctricos, de 472 hectáreas, la almendra central de Madrid. Esto, con una intención de mejorar el tráfico y la contaminación, pero usted sabe que no existe ninguna ciudad europea que se haya atrevido a cerrar al tráfico una superficie de estas dimensiones, ni siquiera Oslo, que lo propuso en 2015, que están atravesando un periodo de transición en el que parece ser que ni en 2019 van a poder ponerlo en marcha tal y como pretendían. Le estoy poniendo el ejemplo de uno de los países más avanzados, si quiere, en la lucha contra el cambio climático, y donde las medidas no tienen ni siquiera las dimensiones de Madrid. En este sentido, le preguntaría si no temen que, al final, acabemos dejando Madrid como un parque temático para turistas, el centro tremendamente concentrado en unas zonas peatonales maravillosas, en donde los madrileños que necesitan entrar a trabajar y vivir... Y si algo tenía Madrid es que el centro no era un lugar especial donde la vida diaria no es apta.

La segunda cosa que me gustaría decirle es que ustedes saben que este cierre se ha hecho sin un compromiso previo por parte de su grupo, porque esto no lo llevaban en el programa electoral, y, además, sin una planificación previa. Y por eso insisto en que la forma de hacerlo es en lo que es más importante incidir esta tarde, porque, por ejemplo, una de las cosas difíciles es que no existe una lista completa de los parkings que se pueden utilizar dentro de la zona de Madrid Central, los aparcamientos autorizados, además, tampoco existen paneles donde se saben las plazas libres que hay en esos parkings. La gente tiene miedo a entrar en Madrid Central porque, si no tienen plaza en el parking, tienen miedo a ser multados. Con lo cual, hay una parte que es de operatividad, que, francamente, creo que es bastante mejorable.

Hay también quien se queja de que los parkings están subiendo tremendamente los precios, y luego están los trabajadores que necesitan traer sus coches, los vehículos privados que tienen, que no tienen capacidad, porque entiendo que pide planes para poder renovar el parque circulante. Ayer, en la Comisión de Transición Ecológica tuvimos una PNL sobre esta materia. Por eso es importante que este periodo de transición estemos, no solamente empujando, sino siendo capaces de hacer que los ciudadanos entiendan, y en eso le felicito porque una de sus preocupaciones sea la sensibilización.

En términos de contaminación, desde la entrada en vigor de Madrid Central ha entrado una vez el protocolo anticontaminación, bueno, en el último mes lo hemos tenido dos veces. La contaminación por óxidos de nitrógeno ha subido un 20% en los últimos años, si el valor medio anual de óxidos de nitrógeno era 35 microgramos/metro cúbico, en el 2017 están en 42 microgramos/metro cúbico. Si había seis estaciones que superaron la media anual de óxidos de nitrógeno en 2014 y 2015, ahora son quince estaciones las que lo hicieron en el año 2017. Y 215 fueron las superaciones horarias de NO₂ en 2014 y 326 en 2017.

Otro de los datos en los que me gustaría incidir es en el fomento del transporte público. Esta sería una de las medidas que sería interesante que hubiesen ocurrido si se hubiese hecho con un poco de transición y de planificación, pero la Empresa Municipal de Transportes, es decir, el autobús que va por superficie, al sufrir los atascos que se están produciendo, ha perdido en lo que va de año un 3,2% de viajeros, y, sin embargo, ha subido en el metro de Madrid el número de viajeros en un 4,8%. Efectivamente, esta falta de planificación es lo que está haciendo que el metro acabe teniendo que absorber, al no tener un plan de refuerzo, viajeros que no estaban percibidos. Todo esto, unido a la falta de parking disuasorios en los alrededores de Madrid Central.

En definitiva, creo que no se ha arreglado el problema del tráfico, que el problema de la contaminación está por ver que se arregle, y que lo que hemos hecho ha sido trasladar el problema que tiene el tráfico en Madrid a otros puntos de la ciudad y colapsar la zona que queda al margen, o sea, hacer una frontera. Y esto, contradice lo que ustedes dicen del uso del espacio público, porque el espacio público no solamente es el de Madrid Central, sino qué pasa con los alrededores. O sea, tenemos la frontera de la M-30 y ahora tenemos la frontera de Madrid Central, y al final, lo que hacemos son anillos concéntricos en donde la capacidad para entrar y moverse por Madrid se va haciendo cada vez más difícil.

Por último, les diría que todos los que estamos aquí tenemos un compromiso firme con la lucha contra el cambio climático, porque no podemos hacerlo de otra manera, esto ya no es una cuestión de ideología,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 21

y no conviene tampoco ideologizarlo. Nosotros somos un partido que cuando gobernaba en Madrid puso en marcha BiciMAd, la bicicleta eléctrica, que creó áreas de prioridad residencial y que, además, hicimos muchísimos kilómetros de metro. O sea, que no somos sospechosos de no saber gestionar el transporte público, de no saber dar opciones a los madrileños para que su vida sea más agradable y que su salud no se vea repercutida.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias señoría.
Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Galeano.

El señor **GALEANO GRACIA**: Muchas gracias, señora Sabanés. Darle la bienvenida, como han dicho los anteriores portavoces, a esta Comisión. Nos han parecido muy útiles sus reflexiones y voy a tratar para que, de alguna manera, esta comparecencia sirva para encontrar unos puntos de utilidad de cara al Parlamento y al legislador de esta Cámara, más que centrado en un debate más municipal en el sentido de las referencias a Madrid Central, por ejemplo.

Estoy de acuerdo con usted en que el siglo XXI seguramente es el siglo de esas ciudades cuasi Estado, es un siglo donde esas ciudades empiezan a tener una problemática en la conciliación del espacio público, un espacio público que no olvidemos que es limitado y que tiene que conjugar esos actores urbanos como son los ciudadanos, los vehículos, el propio mobiliario urbano, por ejemplo, lúdico o comercial, etcétera. Y son ciudades cada vez más pobladas, más extensas, y con toda esa problemática que usted ha señalado.

Y, desde el Grupo Socialista, creemos firmemente que la movilidad va a ser un factor competitivo fundamental en el futuro de esas grandes urbes. De alguna manera, los municipios, las grandes urbes que sepan gestionar adecuadamente, desde el punto de vista no solamente logístico, sino desde el propio punto de vista medioambiental esta problemática, van a ser competitivas y esa competitividad, además de hacerlas más humanas, las va hacer seguramente más atractivas para recibir inversiones, talento, y conocimiento; y, por contra, aquellas ciudades que no sepan gestionar con esa visión de futuro y lo que sociedad demanda, convertirán esas ciudades en nudo de caos y de contaminación, y no es precisamente eso lo que, tanto usted como nuestro partido, persigue.

Voy a centrarme en la movilidad sostenible, que es una cuestión que atañe a todos, atañe a instituciones, a empresas y, por supuesto, a los propios ciudadanos. Voy a tratar de distinguir diferentes ámbitos, y entorno a ellos plantearle algunas cuestiones. Usted ha señalado ese modelo europeo, con ciudades que están adaptando esas nuevas medidas restrictivas para los episodios de alta contaminación como evitar el uso indiscriminado del vehículo privado o la pacificación de vías. Lo hemos señalado, ciudades como Roma, Londres, Estocolmo, Dublín o Madrid son ejemplo de esto. Yo creo que es momento de premiar a aquellos que arriesgan, a aquellos que asumen unas políticas de cambio que la sociedad demanda, pero que, en un principio, pueden tener un coste. Al ser humano, de por sí, le cuesta la adaptación a esos nuevos escenarios, sobre todo al principio. Se podría llegar a etiquetar los de ciudades amables, ciudades que avanzan, y más que castigar al que no avanza o al que, quizás, no asume esos riesgos, ¿cómo podríamos incentivar a esas grandes ciudades a que tomaran este tipo de medidas?

La colaboración del gobierno central y del autonómico con los municipios —usted lo ha comentado— es fundamental. A nivel de gobernanza creo que es absolutamente incontestable, usted ha sido privilegiada testigo, ustedes son privilegiados testigos en el Ayuntamiento de Madrid, de que el Grupo Municipal Socialista apostaba en su programa, y apuesta, por estas políticas medioambientales, y que además, ahora, el nuevo Ministerio de Transición Ecológica creo que también está fomentando un cambio de mensaje, en primer lugar, y también de políticas, que se están empezando a implantar en estos seis meses de Gobierno, y que van en línea de colaboración, lo va a encontrar seguro usted en este Gobierno de Pedro Sánchez. ¿Usted considera que las competencias que tienen los municipios actualmente son suficientes? Ya me dice que no, pero es una pregunta necesaria. ¿En qué medida debemos mejorar ese nivel de competencias a nivel municipal?

Ante los problemas presupuestarios de gasto, que la administración central también se va a encontrar, ¿qué papel tiene Europa? ¿Qué papel pueden tener a través de fondos específicos para esta movilidad sostenible que se quiere impulsar?

Hemos hablado mucho del tema público, de las instituciones públicas, pero yo creo que es un tema fundamental el ámbito empresarial. En estas grandes ciudades como en la que estamos, en Madrid, se produce un traslado entre los domicilios particulares y el domicilio profesional que genera una problemática obvia. ¿Cómo podemos incentivar el transporte compartido? Hay una laguna ahí bastante notable, una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 22

falta de concienciación. Los planes de movilidad a nivel empresarial, por ejemplo, creo que también es oportuno que la empresa se comprometa con esos planes. El fomento del teletrabajo puede tener unas repercusiones, unas derivadas positivas en este sentido.

Apuntaba algún portavoz el tema de la logística derivada de las nuevas tecnologías, sobre todo del comercio electrónico. El comercio electrónico ha venido y se va a quedar, los nuevos hábitos de consumo son los que son y ese tipo de transporte de mensajería, los habitualmente conocidos como *riders*, carecen un poco en materia de formación e incluso de seguridad vial, ¿qué papel puede tener el ayuntamiento, y en este caso el Parlamento, en esta materia? Profundizando en las nuevas tecnologías, la posibilidad que nos ofrecen, aplicaciones que a día de hoy están muy logradas, a través de una herramienta como el móvil que todos llevamos encima, esa optimización del tráfico, esa optimización de la ciudad en relación a esas nuevas tecnologías, de esos sensores, esa *smart city*, pero ¿cómo regulamos aquí para no interferir demasiado? Esa sensación que tiene el ciudadano de poderse ver vulnerado en su ámbito privado, en ese ámbito de la información tan necesaria, pero a la vez que puede generar problemáticas con esos datos personales. Incluso, diría yo, esa monitorización, y excesiva a veces mercantilización que conlleva la etiqueta de la *smart city*, por ejemplo. No caer en ese discurso excesivo.

Por último, por tocar el lado del ciudadano, la concienciación ciudadana. El propio mensaje a través del municipio, la colaboración con la DGT, con la legislación estatal, el cómo fomentar esa concienciación ciudadana, las propias autoescuelas. ¿Qué nos puede aportar que nos sea útil para reflexionar sobre estos asuntos?

Nada más. Gracias, señor presidente.

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

En nombre del Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra su portavoz.

La señora **JULIA JULIA**: Gracias, señor presidente.

Agradecer a la señora Sabanés que venga aquí y focalicemos este tema entre todos los partidos y le demos la repercusión adecuada.

Empezaré comentando que desde Ciudadanos coincidimos con usted en la importancia de la defensa del medio ambiente, de la movilidad sostenible, de tomar cartas en el asunto en la contaminación, sobre todo en nuestras ciudades. Yo le diría en todo el país, pero prácticamente vamos un poco atrasados en ese tema, aunque sí es verdad que las grandes ciudades padecen mucho más de contaminación que los pueblos pequeños o las provincias que están más cerca del mar. Pero, ya le digo que desde el Grupo Parlamentario de Ciudadanos hemos apostado por una transición hacia el cambio de mentalidad con la movilidad sostenible, sobre todo en esta Comisión, hemos fomentado muchas propuestas en cuestión de seguridad, en cuestión, sobre todo, de accesibilidad para nuestros ciudadanos, vehículos de movilidad personal, eléctricos, autónomos. Ya le comento que estamos en la línea de que se le tiene que dar más repercusión a la movilidad, y, sobre todo, una movilidad sostenible en todo el país, cosa que estaba bastante olvidada en esta Comisión y en la mente de nuestra sociedad.

Comentarle específicamente de Madrid, ya que estamos hablando de Madrid, que nuestra portavoz, Begoña Villacís, ya ha publicado muchos de nuestros posicionamientos, y en algunos coincidimos. Tal como usted nos ha explicado, estoy viendo que coincidimos bastante en cuestiones como aumentar los puntos de carga eléctricos, aumentar la extensión del BiciMad y ciclocarriles, aparcamientos disuasorios, aumentar la frecuencia del transporte público disminuyendo el precio del billete, por ejemplo, para que la gente se conciencie y pueda ser más accesible, y sobre todo, la accesibilidad para personas con discapacidad o con problemas de movilidad. Sobre todo, también la reordenación de la carga y la descarga en una gran ciudad, que es imprescindible.

La coordinación con otras administraciones es necesaria, y creo que sin esa coordinación una ciudad por sí sola no puede funcionar. No podemos cerrar una ciudad al resto del país, al resto de los pueblos de alrededor, al resto de cualquier servicio tanto de mercancías como de pasajeros o de turistas, de personas que necesitan entrar y salir de una ciudad, y más una tan grande y punto de referencia como es Madrid.

Creo que la extensión y la incentivación del vehículo eléctrico también es importante, o cualquier otro sistema de movilidad que pueda ir saliendo con la investigación y el desarrollo que estamos teniendo últimamente. Nos focalizamos ahora con el autónomo o el eléctrico, porque es lo que tenemos ahora mismo encima de la mesa, pero en los próximos años puede salir cualquier vehículo que pueda sustituirlo y pueda ser no contaminante.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 23

La renovación de la EMT, por supuesto. También sería muy importante ya que, según los datos a los que hemos podido tener acceso, el 34 % de los autobuses de la EMT de Madrid superar la edad útil para reducir la contaminación. Y, sobre todo, deberíamos focalizar no solo en Madrid, sino en el resto de ciudades. Pero, aquí, en Madrid, que hubiera un mayor control de calidad de aire, no cambiar los puntos de medida, sino coger seriamente un estudio donde podamos ver si estos cambios en las ordenanzas y estos cambios en las normas de movilidad tienen sus resultados, porque hay que evaluar los resultados.

A raíz de esto tengo muchas preguntas que hacerle, pero voy a intentar reducir. Me gustaría también comentarle que desde nuestro grupo municipal, lo que pedíamos, y creo que es lo mismo que pide el grupo parlamentario aquí, es que la movilidad, la defensa del medio ambiente y combatir contra la contaminación es cosa de todos, por lo tanto, creo que deberíamos, todos, desde las administraciones municipales, autonómicas, o desde el Gobierno central, intentar entendernos, porque no es cuestión política, es cuestión de la salud y de los beneficios que puedan tener nuestros ciudadanos. Por lo tanto, creo que las reuniones entre administraciones, las reuniones entre diferentes partidos políticos son necesarias, y, sobre todo, no llegar, como ha podido hacerlo esta ordenanza que ustedes han sacado en Madrid, al recurso contencioso-administrativo, una suspensión cautelar, diferencias por las competencias, que si mando yo o mandas tú, que si esto me parece bien o no. Yo creo que hay que tener la conciencia entre todos y no ser arrogantes, ni la persona que mande en ese momento, y apoyarnos entre todos para intentar concienciar a nuestra sociedad y luchar conjuntamente con las diferentes administraciones y las diferentes ideologías que podamos estar aquí contra la contaminación, que nos afecta absolutamente a todos.

Mis preguntas serían, ¿tienen los estudios de impacto económico que sus medidas, su plan de movilidad, van a afectar al ciudadano? ¿qué impacto económico va a tener para el ciudadano? Ya que ha sido un poco rápido todo este plan de movilidad que ustedes han presentado, por lo menos de cara al exterior y con las consecuencias que ha tenido, me gustaría preguntarle si han tenido en cuenta la igualdad de oportunidades y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, ¿seguro que están todas las opciones tratadas y estudiadas para que haya una igualdad de oportunidades para todos?

Comentarle también, ¿qué evaluación han hecho del impacto ambiental con la prueba que hace pocos días hemos tenido? ¿Qué evaluación tienen prevista de ese impacto ambiental para los próximos meses?

También le preguntaría qué le parecen las peatonalizaciones de las calles secundarias, porque es una de nuestras propuestas. Y aquí no se trata de si lo suyo o lo mío es mejor sino de sumar medidas en beneficio de todos. ¿Qué piensa de la peatonalización de las calles secundarias?

También me gustaría, si tuviera, la evaluación del impacto económico que puede suponer para el transporte y para el comercio, porque en las últimas declaraciones de Ciudadanos en todos los medios de comunicación (radio, televisión o prensa escrita) sí que están preocupados, porque la gente de Madrid está muy preocupada, sobre todo el sector del transporte y del comercio, y más de cara a navidades, de qué les puede afectar o a largo plazo.

Me gustaría también saber si realmente han llegado a algún acuerdo con el Consorcio Regional de Transportes para coordinar las frecuencias de metro y cercanías, porque, como usted bien ha dicho, el cerrar una zona de Madrid como prueba y, como primera concienciación de la gente, está bien de cara a elecciones, pero yo le diría que tenemos que ser un poco más exigente. Y ya que ustedes han empezado, aunque deberían buscar apoyos en todas las administraciones y en todos los partidos políticos, porque esto es una cosa de todos, y ya que es un experimento que va a empezar simplemente con el centro de Madrid, deberíamos implementar y estudiar que esto se pueda agrandar. Por lo tanto necesitamos que todos los ciudadanos puedan venir de cualquier pueblo a Madrid, de cualquier provincia a Madrid, moverse dentro de Madrid, dentro de Barcelona, de Valencia, de Sevilla, de Bilbao, con una frecuencia y rapidez que no necesitemos utilizar el coche privado, porque si no le damos solución a los ciudadanos, obligarles a que cambien su forma de vida sin darles opciones a que puedan tener otros servicios que compensen esa forma de vida, es un poco complicado.

Por último, me gustaría saber sobre la ordenanza del tema de patinetes, porque aquí hemos impulsado PNL en cuestión de que la DGT empiece a hacer la reglamentación para vehículos de movilidad personal. Me gustaría saber cómo ha quedado el tema de patinetes, las ordenanzas, los requisitos para las empresas aquí, en Madrid.

Me gustaría saber, y acabo, a raíz de la manifestación de las 7000 motos en Madrid que tuvimos este domingo pasado, ¿por qué están en contra, según ustedes, del plan de movilidad en Madrid? ¿Qué

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 24

solución les van a dar para que los motoristas acaben aceptando este plan de movilidad como cualquier otro ciudadano que tenga que vivir en la ciudad?

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora portavoz del Grupo Ciudadanos.

Señora Inés Sabanés, va tener usted tiempo para responder. Por un momento pensé que estaba en el Palacio de Cibeles, y que del grupo nacional me había ido al grupo municipal y que estábamos haciendo política local. Pero no sienta que está sometida al control, sino que su experiencia en todo lo relacionado con la movilidad de esta gran ciudad que es Madrid es lo que nos puede dar unas pautas para saber cuáles son las dificultades y cuáles son las soluciones posibles a analizar por esta Comisión. Pero usted no está sometida al control del Congreso de los Diputados, señora Sabanés.

La señora **SABANÉS NADAL** (experta en medidas legislativas): Muchas gracias. Voy a intentar a ver si tengo más suerte en convencerles a ustedes de la que he tenido intentando convencer y trabajar para el consenso a sus grupos municipales del Partido Popular y de Ciudadanos. También he de decir que hemos trabajado con una gran coordinación en el ámbito municipal con el Partido Socialista, pero, ojo, también con el Gobierno anterior del Estado y con este. Porque cuando ustedes me dicen que es improvisado y con qué rapidez, yo voy a tratar de convencerles, porque creo que les han dado los datos desactualizados y quizá alguien no ha hecho su trabajo.

Nosotros trabajamos durante todo el año 2016 en el Plan A de Calidad de Aire, que es una obligación municipal mandada por Europa, sobre todo a aquellas ciudades como la nuestra que, desde el año 2010, están incumpliendo los niveles de la Unión Europea y sometidos a requerimiento. No es opcional hacer un plan de calidad de aire cuando estás incumpliendo, luego nosotros trabajamos durante el año 2016 y lo presentamos a principios de 2017, y estaban sus grupos, estaban los sindicatos y estaban los colectivos. Ese plan, previamente había estado visto en la Comisión de técnicos y expertos de calidad de aire, a la que acompaña luego una comisión abierta donde están los partidos y la comunidad autónoma, que también está en el grupo de expertos, donde está el consorcio y donde están todas las entidades. En el grupo de expertos están, entre otros, el Instituto Carlos III, el CSIC, la comunidad, el consorcio y la universidad, que son los que validan, modulan y ven en primera instancia las medidas. Les voy a decir que este grupo municipal no cambió ese grupo de expertos, porque era muy bueno y, por tanto, no teníamos por qué cambiar, Xavi Querol, los responsables de la Politécnica, los responsables de la Carlos III, toda la gente que participaba del diagnóstico y del estudio previo para llegar al planteamiento de la zona de bajas emisiones Madrid Central, son los que venían trabajando. Y es muy curioso que, de repente, se haya producido una situación de bronca institucional, que a mí no me sorprende, yo llevo mucho tiempo, y los partidos hacen la oposición como quieren o como entienden que es necesario, yo en esto nada que decir en la oposición del Grupo Municipal de Ciudadanos. Sí tengo algo que decir cuando son las instituciones las que entran, como en este caso la Comunidad de Madrid, en el cuestionamiento de un procedimiento en el que han participado, porque tanto el Consorcio como Transportes está presente en las comisiones de Calidad de Aire y en el grupo de expertos. Por favor, no repitan en este ámbito que es improvisado, que no hay estudios... Se están confrontando y enfrentando al CSIC, a la Universidad Politécnica, a la Carlos III y a todas las instituciones relevantes que tenían y tienen que ver.

Segundo, no sigan diciendo que es improvisado porque el anterior Ministerio de Medio Ambiente fue quien elevó el Plan de Calidad de Aire a la Unión Europea, no ha sido el ministerio nuevo, con el que tenemos más apoyo, eso es verdad, y tenemos más sintonía en los objetivos, pero quien elevó ese Plan de Calidad de Aire a la Unión Europea para intentar que España no tuviera un procedimiento de infracción ni de inacción que pudiera suponer unos 200 millones al año; teniendo en cuenta que llevamos incumpliendo desde el 2010, hagan ustedes la cuenta de lo que podía significar. Esto lo trabajé yo con el anterior ministerio, con ustedes concretamente. Institucionalmente, no puedo entender esta situación, que no me puedo explicar más que desde un punto de vista oportunista o partidista, porque si hay un grupo de expertos que avalan, si lo hemos trabajado con el anterior Gobierno y con el actual, si lo hemos elevado a la Comisión Europea, si la Comisión Europea ha dado el okey siempre que se cumplan —y se cumplen— unas condiciones, si Madrid Central está dentro de este plan y hasta 30 medidas están en este plan y tiene todo este aval, no sé qué puede ser aquello que justifica que es precipitado, que no se ha valorado... es que ha estudiado medida a medida la Politécnica, es que ha hecho la modulación de cada una de las medidas, es que lo ha explicado, es que si no, la Unión Europea no nos hubiera paralizado el procedimiento de infracción. ¿Ustedes creen que hubiera paralizado las medidas si no hubiera una modelización de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 25

todas y cada una de ellas que garantice...? y voy a esta novedad en la forma de entender la contaminación. Hablen con los expertos, por favor, hagámonos todos un favor.

El tema de la contaminación no se mide, pero oiga usted ha aplicado Madrid Central y ayer hubo un episodio. Claro, evidentemente, hay medidas estructurales, que son aquellas que tratan de rebajar la media a lo largo del tiempo y en una secuencia temporal suficientemente razonable para que puedas sacar conclusiones, y eso es el Plan A de Calidad de Aire y Cambio Climático en sus 30 medidas, y eso no implica que, en una situación de emergencia, a la que se está sometiendo a la población, que ojalá que sea lo menos posible y la vayamos reduciendo, tengas que activar un protocolo de medidas de urgencia.

Y eso de decir que se desplaza la contaminación, esto no se mide así, perdónenme. Hay una secuencia que está explicada que es desde el año 2010 al 2018, y ahora mismo llevamos los mejores niveles —y nos quedan unos días difíciles— de toda secuencia en los últimos años. Sin embargo, no fue el 2017 un año bueno, pero es como se mide la contaminación. Y nuestro compromiso con la Unión Europea es rebajar los niveles, tanto medios como de superación, en el año 2020. Para eso les hemos explicado las 30 medidas, los cambios tecnológicos, los cambios de tecnología...

El tema de los autobuses, dicen que queda un 20% de flota contaminante de la EMT. Claro, si les parece poco que en cuatro años se haya renovado el 80% de la flota, que significa comprar y poner en funcionamiento 800 autobuses después de que desde el año 2011 no se compraba ninguno, ¿se puede hacer más? Sí, claro que se puede hacer más, pero no sé cómo explicarles, ni siquiera materialmente se pueden organizar y estructurar los autobuses para cambiar, ni siquiera sería correcto empresarialmente cambiar en un mismo año toda una flota, porque a los ocho años se tendría que volver a cambiar toda la flota, y a lo mejor en ese momento no hay capacidad económica para cambiar toda la flota. Hemos hecho lo mejor posible en el máximo tiempo posible, con un compromiso político impresionante.

Y no es verdad que la Empresa Municipal de Transportes pierda viajero, que le actualicen los datos. Cogieron unos datos del Instituto Nacional de Estadística en los que no se tenían en cuenta los servicios especiales que había hecho la Empresa Municipal de Transportes para metro cuando hubo las obras de la línea 1, de la línea 5 y de otras líneas. El Instituto Nacional de Estadística no discrimina estos datos y hace una comparación de un año en el que ha habido servicios especiales de la EMT a un año donde no los ha habido. Ahora, cuando ya ese factor está fuera, ha subido entre un 3 y un 4% en estos últimos meses, lo que llevará a una estabilidad y de subida también en este año, cuando ya no está el factor que distorsiona.

Dicen que por qué es tan grande el área de Madrid Central. Primero, una precisión, la almendra central es el interior de la M-30, que tiene muchos distritos, y Madrid Central es solo el distrito Centro, son dos cosas diferentes, aunque ustedes, desde el Parlamento, crean que Madrid empieza y termina en la M-30, y no es así. Y esto es una continuidad de las áreas de prioridad residencial que se pusieron en marcha y sobre las que el Gobierno municipal en el año 2006 dijo que, por encima de todo, en el año 2010, se iba a incentivar la renovación de la flota y se iba a impedir la entrada de flotas contaminantes al interior de la ciudad. Estamos en 2018 y todavía creemos que es precipitado, pues en 2006 se anunció por el Gobierno municipal.

Ahora voy al planteamiento tanto de velocidad como de lo que les puede venir bien a esta Comisión a efectos de trabajo parlamentario. Un tema muy importante es la financiación del transporte público, y esto significa que hemos de pensar en garantías de cobertura del sistema público, en qué tipo de ingresos genera el transporte público, tarifas. No somos de las ciudades en las que tiene menor cobertura la aportación del usuario con respecto al precio total del servicio, pero es importante pensarlo, ver qué sistema de financiación que dé cobertura a Madrid, que está más beneficiada que otras muchas ciudades en los fondos que recibe para el transporte público, pero, aun así, hay que hacer una ley equilibrada de financiación del transporte público, viendo los recursos, los ingresos, las garantías de cobertura del servicio y las herramientas de planificación y de gobernanza que se planteaban desde el Partido Socialista.

¿Fondos Europeos? Pues yo sí creo que esa transformación que tenemos que hacer y el esfuerzo que se está haciendo, tanto desde el Estado como desde los distintos ayuntamientos y a nivel empresarial, que creo que Madrid tiene en estos momentos 1800 vehículos en distintas empresas y 3000 motos de *motosharing* con tecnología cero emisiones, y ahí sí deberíamos buscar, entre el marco nacional, el europeo y el marco local, incentivar a aquellas empresas que están haciendo estos cambios tecnológicos. Hay empresas que los están haciendo en la distribución urbana y son ejemplares, y colaborar. Hay proyectos como Eccentric, en el que nosotros colaboramos con la Unión Europea para el traslado de las periferias al centro de las ciudades. Y yo creo que ahí sí se podría buscar desde el ámbito Gobierno y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 26

legislación estatal una ayuda más urgente a la renovación, un incentivo a aquellos que las están acelerando.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Sabanés, se ha agotado su tiempo, pero la dejo unos minutos.

La señora **SABANÉS NADAL** (experta en medidas legislativas): Sí unos minutos para poder decir las cosas en las que podíamos colaborar. Ley de Financiación, incentivos, y para todas las ciudades es vital que se piense desde el Congreso de los Diputados los efectos económicos de los nuevos cambios en la distribución urbana de mercancías, el comercio electrónico, los nuevos modos, que van en bici, que van en moto, que se piense, que se reflexiones y que nos anticipemos. Nosotros estamos legislando patinetes cuando los patinetes ya están en la ciudad, y ahora mismo necesitamos marco estatal. Esa reflexión para las ciudades sería de enorme importancia, si no, nos vamos a encontrar con el impacto económico en el comercio convencional de unos modos que no conocemos bien y que va a desequilibrar enormemente el comercio convencional en la ciudad, en el centro o fuera del centro.

Termino por decirles que no se apuren, Madrid Central es el centro de la ciudad y ¿conocen ustedes alguna ciudad que tenga 70 líneas de autobuses, 9 de cercanías, 4 de metro, 27 paradas de taxi, casi todas las paradas de bicicleta eléctrica y los 1800 coches eléctricos y motos concentrados en el centro de la ciudad? Hay alternativas, otra cosa es que tenemos que mejorar la concienciación y la información. Está muy bien explicado en la página web.

Termino por comentar el tema de la publicidad que me planteaba Unidos Podemos y también enlazándolo en el marco de qué hacer desde el Estado. Creo que nos tenemos que convencer todos, el Estado, las ciudades y las comunidades autónomas que la convivencia es un principio básico en la nueva movilidad. La convivencia significa rebajar velocidad. Y la intermodalidad, que yo un rato que cojo un coche eléctrico, otro voy en bici y otro cojo el metro. Y ese rebajar la velocidad es vital, no solo para la contaminación, que también, para la seguridad vial, que también, y para la convivencia, que transformará, modernizará, hará más saludable y mucho mejores nuestras ciudades.

Sobre el tema del metro, permítanme que les diga que es un problema del metro. Si la Comunidad de Madrid quiere cooperar, nosotros nos hemos ofrecido, lo hemos explicado, ahora mismo tiene un problema de frecuencias, de medios, de recursos y de conductores que no tiene nada que ver con Madrid Central, aunque así lo hayan querido vender, pero, desde la administración en la que yo estoy, siempre hemos creído más en la cooperación que en la confrontación. Pero yo no he denunciado a nadie, quien ha denunciado y ha puesto recursos y más recursos es la administración autonómica a la local, y no a la inversa.

Creo que los ayuntamientos no tenemos suficientes competencias y que las que tenemos, que son propias, se cuestionan con demasiada frecuencia. La calidad de aire es una competencia propia municipal, los planes también y yo creo profundamente en el principio constitucional de la autonomía local. Por tanto, creo que no es solo una cuestión de competencias, sino que se respeten, que no entren otras administraciones a cuestionar lo que a nivel de competencias hacen los ayuntamientos.

Discúlpenme si me he alargado y me he apasionado con el tema de la movilidad. Sé que ustedes pueden hacer mucho en una reflexión más ordenada y más armónica para que, realmente, tengamos un objetivo común y mayores niveles de consenso, y me consta que lo harán.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Sabanés. Se nota que usted lleva muchos años de rodaje, entre ellos los años que pasó en esta Cámara. Le agradezco mucho la información dada. La confrontación tampoco es el espíritu que ha dominado los trabajos de esta Comisión y, por tanto, puede estar convencida de que uno está en un ámbito cómodo y, desde luego, aquí la confrontación no está. La convivencia la hemos demostrado los grupos parlamentarios y yo, además de poder usar el patinete, la bici y mis piernas también quiero usar mi coche. Esta es una aportación que hago desde la Presidencia.

Pasamos, a continuación, al turno de réplica de los portavoces. El primer turno lo tiene don Jorge Luis.

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

¿Por qué traía este grupo a doña Inés Sabanés? La traíamos porque Madrid es un paradigma de la urbanidad en España, no solo es la principal ciudad del país, sino una de las tres más pobladas de toda Europa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 27

Voy a intentar contextualizar alguno de los datos. No solo es la mitad de la población mundial la que vive en ciudades, en Europa el porcentaje sube al 75% y en España estamos ya en más de 37 millones de habitantes, lo que supone un 80% de la población. Esto nos abre, para empezar a dos cuestiones. Tenemos, por una parte, los modos, hemos hablado y vamos a seguir hablando del mix de las energías que utilizamos para movernos, pero también tenemos que hablar del mix de los modos según la tipología territorial. Tenemos que agregar contexto y esto lo que nos da es una transición, que ya han comentado también otros de los grupos, sobre pasar de la homogeneidad de tener un modo de movilidad homogéneo gracias al petróleo barato, a gestionar la diversidad. Y vamos a tener que tener una diversidad, no solo en tecnologías del vehículo particular, sino en los modos de moverse en el territorio según el territorio.

Por otra parte, lo comentaba el compareciente anterior, tenemos que pasar del miedo —y él hablaba del miedo que tenían muchos conductores de motocicleta para usarla en lugar del vehículo privado— frente a la libertad, el automóvil ha sido una bandera de la modernidad, ha sido un símbolo por el que la población ha ido cediendo espacio público, y eso comparte la cesión de derechos. Ha habido una merma de derechos, sobre todo en aquellos derechos de cuarta generación que tienen que ver con el derecho a la salud o el derecho al espacio público, derechos que quizás a principios de siglo no se tenían tan en cuenta. En esas dos claves, como ha dicho la compareciente, desde el municipio, desde lo local, lo que se ha hecho en esa convivencia vial es tratar de poner las herramientas que tenían a su disposición, y, ha comentado, a través de la ordenanza. ¿Es Madrid Central, o los procesos en general de peatonalización de los centros urbanos algo que confronte o que sea contrario a la libertad y a los principios constitucionales?

Por poner en contexto, Madrid Central ocupa 5,2 kilómetros cuadrados, es un 0,8% de la superficie total de la ciudad. Berlín, por ejemplo, tiene una superficie de 88 kilómetros cuadrados, que es un 10% de la superficie. Múnich tiene 44 kilómetros cuadrados, París tiene 105 kilómetros cuadrados y Londres tiene más de 1500 kilómetros cuadrados. Dirán que en el caso de Londres todos estos kilómetros no serán tan restrictivos, pero los que tienen más restricciones son de 21 kilómetros cuadrados. Repito, Madrid Central tiene 5. De hecho, en abril pondrán en marcha un área de ultrabajas emisiones.

En cuanto a la capacidad o los tiempos en los que esto se ha puesto en marcha, hay que recordar que ciudades como Berlín, Bruselas o Ámsterdam empezaron en 2008, precisamente por esas recomendaciones que tenían que poner en 2010. Aquí estamos empezando 10 años después, vamos con muchísimo retraso.

Ha puesto la compareciente tres propuestas sobre la mesa para todo el Estado, una propuesta de Ley de financiación del transporte público, una regulación de los vehículos de movilidad personal y un incentivo local, estatal y europeo por los efectos del transporte, en particular de mercancías. Creo que son aportaciones adecuadas, desde lo urbano, que desde luego tiene que recontextualizarse para el mundo rural, pero que son a tener en cuenta dado el 80% que comentábamos de la población en ciudades de nuestro país.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, don Jorge.

A continuación, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Popular su portavoz.

La señora **MARTÍNEZ FERRO**: Muchísimas gracias, presidente.

Muchas gracias también por sus aclaraciones. Yo creo que me he explicado un poco mal, pero ahora se lo voy a explicar. Estamos viviendo unos años cruciales, estamos a un año de poner en marcha los acuerdos de París y, desde luego, la movilidad urbana es uno de los temas capitales que tienen los acuerdos de París. El anteproyecto de Ley de cambio climático y transición energética, que todavía no ha entrado en esta Cámara, y tampoco sabemos si va a entrar en fecha próxima, pero que circula que forma parte del Gobierno, tiene la movilidad sostenible como uno de los capítulos fundamentales. No hay duda sobre la necesidad de caminar esta transición en la que estamos, que es imperativa. Además, Madrid, como capital de España, tiene la gran oportunidad de hacer un plan de movilidad urbano que sea modelo y modélico, no solamente para España sino para Europa también.

El tema en el que yo le insistía es en la necesidad que tenemos en dos de los puntos de los que usted nos hablaba antes, la concienciación y la información a la gente. La necesidad de sensibilizar a la gente, porque esta es una transición que, o la hacemos todos juntos, no solamente los partidos, sino fundamentalmente la sociedad civil, las empresas y todos los sectores afectados por una visión de que la transición energética, la transición ecológica, solamente afecta para mal. Esto me preocupa, me preocupa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 28

a nivel estatal, me preocupa a nivel regional, y, desde luego, a nivel local, porque ahí es donde la vida de las personas se ve afectada de una manera mucho más directa. En este sentido, creo que la importancia es cómo gestionamos esta transición. Por eso, creo que uno de los puntos fundamentales es ser capaces de dar alternativas a aquellos a los que dejamos sin alternativa de movilidad.

Estamos todos convencidos de que el aire de Madrid —y espero que así sea— mejore mucho con la puesta en marcha de Madrid Central y con todo el protocolo, pero me parece que es importante que vayamos avanzando también en otras áreas. Creo que es importante sustituir las calderas que quedan de carbón, que creo que quedan muy pocas. Sin embargo, quedan muchas de gasóleo, creo que esto es importante y que afecta mucho a los niveles de CO₂, no tanto a los de nitrógeno. Es necesidad, y usted lo ha pedido, una ley de financiación del transporte público, aunque no creo que seamos capaces de sacarla, pero sí creo que es fundamental trabajar en la electrificación de la flota de la EMT y de los taxis, poder dar ayudas al sector del taxi y de la VTC. Fomentar los puntos de recarga eléctrica, es muy difícil que digamos que en Madrid una de las alternativas es el coche eléctrico cuando no tenemos manera de recargarlos dentro de la ciudad.

En definitiva, lo que le digo es que demos facilidades a los ciudadanos, que no vean que el centro se convierte en un lugar poco amable para ellos, y, por lo tanto, que seamos justamente aquí punta de lanza para poder convencer de que esta transición energética y de que esta transición ecológica es amable, es algo en lo que merece la pena embarcarse, porque sin la ayuda de todos va a ser mucho más difícil hacerlo a otros niveles que estamos planteándonos. Porque, como usted bien sabe, el anteproyecto de ley plantea que en el 2040 prohibimos la fabricación y la distribución de vehículos que no sean eléctricos, con lo cual, el avance es importante.

Si con esto queda claro, le agradezco mucho sus comentarios.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

En el siguiente turno tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista.

El señor **GALEANO GRACIA**: Voy a ser breve, señor presidente, por el bien también de los comparecientes posteriores, que llevamos un poco de retraso.

En la línea que decía la portavoz del Grupo Popular, y en línea con esa colaboración que demanda, con toda lógica, no ya hablar de vulneración de la autonomía local sino exigir colaboración. Decía yo en mi intervención anterior que estas grandes urbes son cuasi Estado en términos de tipología, pero son Estado en términos administrativos y de configuración de nuestro modelo territorial. El Gobierno ha sido receptivo con muchas demandas, como decía la portavoz, de los municipios, trayendo un decreto hace escasamente dos meses sobre las medidas para el tema de la electrificación del transporte y acciones como la limitación de la figura del gestor de carga, prevista en la Ley del Sector Eléctrico. Sus conocimientos a nivel municipal habían puesto en conocimiento del Parlamento que era una figura excesivamente rígida y que, de alguna manera, desincentivaba esas estructuras, esas logísticas que creemos necesarias para el impulso del vehículo eléctrico.

Esta es una Comisión, señor presidente, que tiene una efectividad a veces sorprendente, lo digo con tono de espíritu navideño, porque el propio secretario de Estado de Fomento, Pedro Saura, ha anunciado que se está trabajando muy seriamente en una ley de movilidad sostenible, va a proponer una ley en ese sentido, con lo cual creo que, como la anterior compareciente también hablaba de esto, imagino que la señora Sabanés está completamente de acuerdo y el resto de comparecientes así lo dirán, parece que tengamos línea directa y que nos han escuchado desde el Ministerio de Fomento.

Agradecer la comparecencia y, por supuesto, felicitarles a todos los miembros de la Mesa y al resto de miembros de la Comisión las fiestas. Sean ustedes moderadamente felices durante estos días que quedan hasta final de año y que el nuevo año nos traiga el consenso y el trabajo que hemos desarrollado durante estos meses o años en esta Comisión.

Gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Pedro Saura ha estado mucho tiempo en esta Cámara y sabe que sí cuenta en nuestro sistema, y, por lo tanto, me parece muy bien que cuente con lo que aquí late.

Para concluir el turno de portavoces, tiene la palabra la portavoz de Ciudadanos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 29

La señora **JULIÀ JULIÀ**: Gracias, señor presidente.

He empezado mis preguntas diciendo que no estamos en contra ni hablamos de partidos políticos, ahora mismo, porque usted esté aquí. Simplemente, de las formas en las que se ha hecho el plan de movilidad. Y, desde luego, no estamos en contra de que se hagan planes de calidad de aire, no solo en Madrid, ya le digo que, en todas las ciudades españolas y europeas, y, desde luego, en otras de terceros países. Creo que la contaminación, y lo hemos dicho por activa y por pasiva, es un problema de todos.

Lo único es que quería incidir en que como responsable de Madrid, y teniéndola aquí delante, que es de lo que nos aprovechamos un poco, es la primera ciudad española que va a hacer un plan mediático en cuestión de plan de movilidad y en contra de la contaminación. Y nos importa muchísimo las formas en que se haga aquí, porque puede servir de referente, bueno o malo, para el resto de ciudades y para el resto de ciudadanos. Lo que no nos parece bien, y por eso le insistía, es que tanto la asociación de automovilistas, de motoristas, taxistas, comerciantes, todos hayan puesto pegos a este plan de movilidad. ¿Que es complicado? Por supuesto que lo es, porque no tenemos una concepción social en España preparada para decirle a todo el mundo que se deje el coche en casa, pero sí le pediría que escucharan más a la ciudadanía, ya que van a ser el referente en todas nuestras ciudades. Por eso le decía que no hay que ser arrogante, ya que son los primeros tienen que tener la suficiente mano derecha como para que esto funcione y funcione bien, para que se puedan sumar otras ciudades después.

Y da lo mismo quién esté gobernando esa ciudad, la cuestión es que seamos puntero en esto en toda Europa ya que durante los últimos 40 años hemos ido detrás.

No quiero compararme a ciudades, como comentaban nuestros compañeros, como Oslo o Londres, porque llegan a pagar peajes, el más rico paga el peaje y entra con su coche y la persona que no se lo puede permitir todos los días tiene que coger el transporte público. No es ahí donde queremos llegar, queremos llegar a que nuestros ciudadanos tengan servicios, tengan alternativas y decidan, por sí mismos, utilizar el transporte público u otro tipo de transportes que no sean contaminantes.

Se lo digo a usted, no porque sea Inés Sabanés, sino porque es usted quien está ahora mismo llevando este tema.

Llegamos tarde, por supuesto que llegamos tarde, y no en Madrid sino en España a toda esta concienciación medioambiental que deberíamos haber tenido muchos años antes. Pero, le pido encarecidamente que hagan lo posible para cambiar las formas y, sobre todo, en intentar que la gente, sea del sector que sea, apoye estas medidas y no se ponga en contra, porque depende de ello todo lo que nosotros podamos hacer desde aquí o desde otras ciudades.

Todos los de la Comisión somos muy pro-movilidad, queremos realmente que cambie el sistema de movilidad en nuestro país. Todos proponemos muchas propuestas para que eso sea efectivo y sea de ámbito nacional y que las localidades y municipios tengan facilidad. Pero, también le voy a decir una cosa, hay que tener muy en cuenta que hay que poner planes de movilidad diferentes para zonas rurales y para zonas urbanas, porque no tienen nada que ver. Yo provengo de la provincia de Castellón, la mayoría son pueblos muy pequeños, la capital de nuestra provincia es un pueblo grande, y, desde luego, la movilidad que se tiene que implantar en una provincia donde hay pueblos muy pequeños no es la misma que en Madrid, y hay que apoyar distintas movilidades dependiendo del territorio donde estemos hablando.

Le agradezco mucho su comparecencia y estamos aquí para seguir hablando de este tema, que se nos queda el tiempo bastante corto.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señora Sabanés, el tiempo se ha terminado. Es lo que está pactado por los grupos parlamentarios y tenemos que seguir con la ronda de comparecientes. De todas formas, quiero agradecerle su disponibilidad y la información que ha facilitado a la Comisión.

— DE DON MARIO ARMERO MONTES, VICEPRESIDENTE EJECUTIVO DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES (ANFAC), PARA EXPLICAR LOS RETOS DE LA INDUSTRIA DE LA AUTOMOCIÓN EN LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a continuar con el desarrollo de la sesión. Si no hay inconveniente por parte de los grupos presentes, voy a ceder la palabra a don Mario Armero, en nombre de Anfac y a petición del Grupo Parlamentario Popular.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 30

Tiene la palabra don Mario Armero. El turno que tenemos asignado a cada uno de los comparecientes es una hora en su conjunto, el compareciente tiene una primera vuelta de quince minutos y luego siete para replicar a los grupos parlamentarios.

El señor **ARMERO MONTES** (vicepresidente ejecutivo de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, Anfac): Buenas tardes, muchísimas gracias, presidente, miembros de la Mesa, señorías. Muchas gracias por dar la oportunidad a Anfac, a la industria del automóvil en España, de comparecer ante ustedes y de hablar de algo que, para nosotros, es absolutamente básico, que es la movilidad.

En Anfac nos dedicamos, por un lado, a la competitividad industrial, a las fábricas, saben que España es una potencia en el mundo del automóvil, pero yo les puedo decir que el 80-90% del tiempo de Anfac, de todo mi equipo, lo dedicamos a la movilidad, la movilidad sostenible, la movilidad que a mí me gusta llamar movilidad inteligente.

Sé muy bien que estoy compareciendo en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, y no en la de Industria, donde también comparezco cuando me invitan, y les quiero dar unas pinceladas sobre lo que es la automoción en España, porque me parece obligado hacerlo. La automoción en España es una gran potencia, España es uno de los grandes fabricantes en el mundo de automóviles. Siempre me gusta decir que tenemos muchos legados positivos que hicieron nuestros abuelos, nuestros antepasados, y uno de ellos es que se instaló en España una base muy amplia de industria del automóvil. En los últimos años hemos hecho 10 000 millones de inversión en adjudicar a todas nuestras plantas en España modelos muy innovadores, modelos de tecnología de cero y bajas emisiones, y esto es una potencia importante. Me gusta decir que somos el 10% del PIB, porque es verdad, que entorno al automóvil hay 400 000 personas que trabajan, tanto en los componentes como en la fabricación, por no hablar de los concesionarios y talleres que hay aguas abajo, y que uno de nuestros objetivos es que España siga siendo una gran potencia en un mundo del automóvil que está cambiando radicalmente.

Este es el mapa de España, que me encanta enseñar porque, como verán, tenemos todas las plantas con una enorme articulación de modelos por todo el territorio. Tenemos fábricas en 10 comunidades autónomas, somos el primer sector exportador de España y turismo y automóvil son los dos grandes contribuyentes al avance comercial de nuestro país. Estamos fabricando 42 modelos que exportamos a todo el mundo, a 130 países, y modelos que incorporan la tecnología más avanzada. Les puedo decir que tenemos una nueva adjudicación de 15 modelos, 13 de los cuales son modelos alternativos, incluyendo 10 modelos de vehículos eléctricos. Con lo cual, estamos trabajando en la electrificación de nuestra fabricación.

Básicamente les quiero decir cuál es el compromiso de la automoción, de los fabricantes de automóviles con la movilidad del futuro. Yo lo querría estructurar en estos tres apartados. Por un lado, sabemos que somos parte del problema, tanto en CO₂ como en calidad de aire, en gases. Parte, no todo el problema. Pero lo que sí les podemos asegurar es que también somos parte de la solución a través de la tecnología que estamos desarrollando. Este sector invierte 40 000 millones de euros en I+D para desarrollar tecnologías más eficientes y de bajas emisiones.

Por ello, nuestro primer punto es el desarrollo tecnológico de bajas y cero emisiones, donde estamos, no solo contribuyendo a través de desarrollo tecnológico, sino potenciando la inversión en España de todo lo que sea cero y bajas emisiones. Y estamos orientando esa oferta comercial hacia vehículos menos contaminantes. Apostamos por la industrialización del vehículo de cero y bajas emisiones y apostamos por soluciones tecnológicas de componentes de vehículos para mejorar esta eficiencia.

El segundo eje de actuación que tenemos es el desarrollo económico y del empleo. Estamos ante un cambio, ahora vamos a hablar del cambio de modelo que tenemos a futuro, pero les quiero decir que es importante. Y no estoy aquí diciendo: industria o medio ambiente. No entro en esa dinámica, lo que digo es que tenemos que equilibrar cualquier política de movilidad, cualquier política de cambio climático, equilibrando con una transición ordenada y una transición con política industrial que nos permita tener un desarrollo económico y de empleo. Un desarrollo importante, porque fabricar coches eléctricos es radicalmente diferente a fabricar coches de combustión, y eso es algo que tenemos que tener en mente, entre otras cosas por la dependencia de la batería, y ya saben ustedes que, hoy por hoy, Europa se ha quedado muy atrás en la fabricación de baterías. El coche eléctrico es, fundamentalmente, una batería y ahora mismo Europa fabrica el 6% de las baterías, y el plan de China es que dentro de 10 años el 90% de las baterías vengan de China, que tiene un avance tecnológico, gracias al dirigismo político y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 31

económico, muy avanzado. Y estamos también en soluciones de movilidad. El Ayuntamiento de Madrid, con quien tenemos mucha relación, uno de los elementos que yo creo que presenta de forma positiva es todo el desarrollo de esas flotas de *carsharing* que se han establecido en Madrid. Son todo flotas de fabricantes de automóviles. Ahí está Mercedes, con su *car2go*, ahí está Peugeot, con su *i-Move*, Renault con su *Zity*, es decir, que apostamos por ello. Sabemos que el modelo de futuro va a ser diferente, y que un fabricante de coches va a cambiar radicalmente para convertirse en un prestador de servicios de movilidad. La industria del automóvil va a ser como Netflix, en la cual ustedes, de lunes a miércoles no necesitan coche, los jueves necesitan un coche pequeño para ir a algún sitio, y los viernes, a lo mejor, se tienen que ir a sus ciudades y necesitan un coche más grande. Pues ustedes se suscribirán a una plataforma que les dirá: le llevo el coche el miércoles, le llevo el coche el viernes, y ustedes pagarán 80 euros al mes por tener esos coches en sus domicilios. Ese es el futuro, y nosotros apostamos por ello con coches nuevos, con coches de cero y bajas emisiones.

Un apunte de soluciones de movilidad, porque estaban hablando ustedes del entorno de ciudades, del entorno municipal. Hay un tema que estamos intentando hacer y que no hemos conseguido, que es el desarrollo de autobuses pequeños, rutas pequeñas que, con algoritmos y con una aplicación, permitan recoger a gente en un sitio y en otro y trasladarles. Es decir, cuando no funciona la EMT o cuando no tenemos un transporte público. En Alemania MOIA es un servicio que estamos desarrollando, que lo que desarrolla en base a aplicaciones, a peticiones y con un algoritmo, que recoja a una persona, por ejemplo, en Alcobendas y le lleve a Las Rozas, ruta que no existe ahora mismo a través del servicio público, que podemos prestar y que creemos que sería de gran utilidad para facilitar más el transporte público.

¿Qué escollo tiene eso? Un escollo muy sencillo en la legislación española, que es de Fomento. Cuando se alquila un coche de *carsharing*, un taxi o un VTC se alquila entera la capacidad del vehículo. Para poder hacer lo que queremos con el MOIA, con los vehículos transporte de nueve personas que desarrollan rutas alternativas en base a la petición de la gente, habría que poder alquilar una unidad, no el autobús completo. Pues son temas que estamos intentando mover, y en este caso es una responsabilidad del Ministerio de Fomento.

Estos son algunos de los conceptos novedosos que estamos intentando desarrollar, siempre con un objetivo, el que haya vehículos nuevos, de bajas emisiones y que faciliten la vida de las ciudades y de las poblaciones de las ciudades. Porque, déjenme que les diga una frase que para mí es importante, nosotros no queremos más coches. Cuando yo entré en Anfac me hablaban de un índice antiguo que se usaba en la industria, el índice de motorización, tantos coches por habitante. A mí no me dice nada respecto a la salud de una sociedad. Yo lo que quiero son coches nuevos, es bueno para la industria, bueno para los fabricantes, bueno para el empleo, bueno para la seguridad, para evitar accidentes, porque un coche nuevo es mucho más seguro que un coche viejo y, además, es bueno para el medio ambiente, porque un coche nuevo contamina mucho menos, tanto en CO₂ como en óxido de nitrógeno, que un coche viejo.

Hablemos de dónde nos encontramos, porque nos encontramos en un momento de cambio, pero a mí me gustaría empezar hablando de los retos que condicionan el futuro del sector.

Retos mundiales. Por un lado, nos encontramos ante un gran reto, que es el proteccionismo en auge que existe en el mundo. Europa es el líder mundial en la industria del automóvil. Cuando ustedes revisan las veinte empresas tecnológicas más importantes del mundo trece son americanas y siete son chinas, eso no ocurre en la industria del automóvil, donde tenemos a los grandes grupos y todavía lideramos, por ahora, hasta que nos autolesionemos del todo, la fabricación de automóviles y en tecnología de automóviles del mundo. Importante es que nos encontramos ante el proteccionismo, el proteccionismo de Trump, que lo que quiere es que la industria del automóvil esté ubicada en Estados Unidos y establecer aranceles a otros, y el proteccionismo chino. Y tenemos también otro elemento, dentro de Europa hay una gran batalla por quién atrae la inversión de los coches en este nuevo mundo, en este nuevo modelo de futuro. Y lo que queremos es que España, que es el segundo fabricante de Europa, mantenga esa posición de liderazgo. Lo habían hecho nuestros antepasados, vamos a mantener ese legado y a intentar mantener esa ambición, para que sigamos siendo una potencia mundial en automóviles.

Otra segunda constante que tenemos como reto es el protagonismo de las ciudades, y yo creo que estaban ustedes hablando hace un rato de ello. Hay un desplazamiento de personas en todo el mundo hacia las ciudades, pero también hay un desplazamiento de poder. Es importante ver el uso y la movilidad en las ciudades, pero, creo que alguien lo ha dicho antes con acierto, no veamos todo como las ciudades. Yo creo que en Francia estamos viendo un ejemplo últimamente de que quizás una parte de la población francesa está diciendo que no todo es la ciudad. Contemplemos que el uso rural es un uso y el uso de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 32

ciudad es otro, y tengamos en cuenta que una persona que está en Saceda de Trasierra, pueblo que yo conozco, no le hablemos del *carsharing*, porque, sinceramente, creemos que no está todavía en el mundo del *carsharing*.

La movilidad como servicio. Sin duda ese es el futuro y vamos a convertirnos en prestadores de servicios de modalidad. Una modalidad que en urbanita significará que mi hijo va en patinete, va en autobús o va en coche compartido en el trayecto, y ese es un servicio que se está ofreciendo. Ya no es la propiedad del coche, sino el acceso al coche en determinados momentos. Nosotros somos partidarios de fomentar el uso del coche no privado, el uso del coche compartido. Por eso hemos lanzado esas plataformas.

Estamos sometidos, y es un tema importante que quiero señalar, a una muy exigente normativa medioambiental. Todos sabemos que hemos tenido casos en el pasado que no han sido buenos para la industria del automóvil y que todos asumimos, pero, créanme, hay una enorme exigencia medioambiental en la que Europa está legislando. Lo último fue antes de ayer por la noche, que se acabó el paquete de movilidad para los años 2025 a 2030, y estamos con unas exigencias de movilidad en CO₂ muy lejos y mucho más exigentes que América y, desde luego, que Asia. Con lo cual, en nuestra competencia global nos estamos poniendo unas exigencias muy duras.

Por otro lado, de cara al futuro, pensemos que cuando hablamos del año 2040 y 2050 tengamos cuidado, porque no sabemos cómo va a ser el mundo del año 2050. ¿Habrá drones para llevar los paquetes? Hoy por hoy hacen falta más furgonetas que antes, porque yo antes iba a Espasa Calpe a por los libros y ahora Espasa Calpe me los trae en una camioneta, pero ¿qué pasará en el futuro? ¿Qué vamos a hacer con el coche autónomo? En el año 2050 ya será una realidad el coche autónomo, que cambia drásticamente, no solo el transporte, no solo la movilidad, sino el paisaje de las ciudades. No harán falta parking, el coche que me recoge a mí no es mío y luego recoge al presidente de esta Comisión, y luego a otra persona, y estarán en constante movimiento, y esos coches se comunicarán entre ellos. Pensemos que hay una revolución que es el coche conectado y el coche autónomo.

Gestión de la incertidumbre. ¿Dónde nos encontramos? Les he hablado de los retos mundiales, vamos a hablar de los retos frente a los que nos encontramos en España, porque estamos aquí y en una Comisión con alcance nacional. Sinceramente, quiero decirles que estamos en un momento de incertidumbre, que algunos llamamos «la tormenta perfecta». Nos encontramos, por un lado, que los últimos dos años ha habido una hiperregulación —no la estoy criticando— por parte de la Unión Europea. Entró en vigor un nuevo ciclo del EU Emissions Trading, que viene a ser: prueben ustedes, hagan los test de los vehículos en condiciones reales, ya saben que lo de las condiciones reales es discutible, yo conduzco de una forma, más agresiva a lo mejor que otra persona, con lo cual se consume más o menos, no se consume lo mismo en una ciudad en altura que una ciudad que esté en la costa. Pero, se ha hecho un protocolo muy extenso con unas condiciones muy duras. Que sepan ustedes que nos hemos tenido que adaptar en dos meses a esa disposición de la Unión Europea, se publicó en junio de 2017 y su primera fase entró en vigor el 1 de septiembre de 2017. Normalmente la Unión Europea tiene una política, que yo creo que buena, de dar 36 meses de adaptación para los grandes cambios, aquí fueron dos meses. Tenemos también el nuevo ciclo WLTP, el RD gira en torno a la calidad de aire, al óxido de nitrógeno, el WLTP respecto al CO₂, que ha tenido un impacto muy fuerte en nuestra industria; de hecho, ya saben que algunas plantas españolas han estado paradas por no tener motores que se adaptaban al WLTP que entró en vigor en septiembre.

Tenemos nuevos procedimientos de homologación y ahora, esta semana, por fin, el trílogo europeo, Parlamento, Consejo y Comisión, han cerrado los nuevos objetivos, tremendamente exigentes, para el año 2025-2030. Para que tengan una idea, en 2020 tenemos que tener unas emisiones medias de 95 gramos, ahora estamos en 115-1120 y es durísimo bajar a 95, pero un 15% menos en 2025 y un 37% menos en 2030. Va a ser muy difícil adaptarse y, sobre todo, va a encarecer los coches. Sobre todo, los coches medios, quien puede pagar un coche premium, un coche de 50 000 euros, a lo mejor, por tener más catalizadores, más filtros, puede pagar 54 000, pero diferente será para comprar un coche de 15 000 euros, que es el coche medio y que es el coche que fabricamos y vendemos en España.

Tenemos otra situación importante, lo que está sucediendo en España, y no es una crítica, es una constatación, respecto a las leyes de cambio climático y los planes de calidad de aire. Nos encontramos con cuatro leyes climáticas en España ahora mismo. La ley catalana, que establece una serie de condicionantes respecto a la circulación, al transporte, y crea unos nuevos impuestos. La ley andaluza, que se publicó hace 15 días. La ley balear, que es, sin duda alguna, la más dura que hay en toda Europa,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 33

que dice que el 1 de enero de 2025 no podrá circular por Baleares ningún coche nuevo diésel. En este caso, el Gobierno balear —y he estado con ellos y estoy casado con una mallorquina con lo cual lo digo con todo el cariño del mundo— al decir que el 1 de enero de 2025 esta tecnología no será buena se convierte en un instituto tecnológico que nos dice que con los 40 000 millones de euros de inversión en I+D al año no seremos capaces de tener una tecnología casi de cero emisiones en diésel. Es curioso que nos diga eso, resulta sorprendente, eso no es neutralidad tecnológica. Otra cosa es que nos dijera que no pueden circular coches de más de 50 gramos con la tecnología que sea, en este caso habla de la tecnología diésel. Esto significa que los coches viejos radicados en Baleares podrán circular libremente el resto de su vida, los que contaminan y son inseguros, y los coches nuevos no podrán circular en Baleares. Eso significa que yo, peninsular, un *foraster* en Mallorca, no podré ir con mi coche a Baleares en verano. Y así ocurre con 250 000 personas que van con sus coches a Baleares. Sabemos que en Europa no hay ninguna legislación que vulnere el mercado interior, y creemos que eso es algo importante. Y luego, está el anteproyecto de Ley de Cambio Climático, que ha anunciado el Gobierno español, que es la cuarta ley, esta de ámbito nacional. Una vez entre en este Congreso de los Diputados ya sea vía real decreto ley o proyecto de ley.

Nos encontramos también como una serie de anuncios que se han producido y que nos están causando un cierto impacto. Noticias en los medios, lo llamo, pero ya sabemos que en los últimos meses hemos recibido noticias políticas, noticias que han tenido un amplio eco mediático, respecto a la prohibición en el año 2040 de la venta de vehículos de combustión, incluidos los híbridos enchufables. El híbrido enchufable es un vehículo cero emisiones. Es un anteproyecto, todavía no es un proyecto de ley, hemos estado con las ministras de Industria y de Transición Ecológica y confiamos en que se matice, pero hoy por hoy, lo que conocemos es que se va a prohibir la combustión. Esto es que se prohíbe la venta de los vehículos diésel viejo y diésel nuevo, y en 2050 la prohibición de circulación, no ya de venta, sino de circulación de vehículos de combustión. También todos sabemos que hay un anuncio desde hace tiempo de que se va a establecer una nueva fiscalidad al diésel, equiparándolo a la gasolina.

Yo le decía a Inés Sabanés a la salida que nosotros hemos participado lo que hemos podido en el programa Madrid Central, pero no estábamos en el grupo de expertos. Yo, sinceramente, no quiero estar en todas las fiestas, pero pocos saben como nosotros de vehículos y de tecnologías de vehículos, somos bastante propositivos y somos gente razonable, no negamos los problemas de los vehículos. Y hay una cosa que sí sabemos que es lo que quiere el cliente, porque trabajamos con una red de 150 000 personas que trabajan en concesionarios, y ellos son los que saben lo que está ocurriendo. A veces, cuando se está legislando se está un poco lejos de la realidad, y nosotros vemos y palpamos.

¿Qué está ocurriendo con todos estos anuncios? Que hay una enorme confusión. En los últimos meses soy la persona más de moda en todas las cenas en Madrid para preguntarme: tengo un coche diésel, ¿qué hago? Mi madre tiene 88 años y el otro día me dijo: Mario, me preocupa la prohibición del diésel del año 2040. Me entusiasma por mi madre, pero algo mal hemos hecho desde el punto de vista de la comunicación si se está generando esta confusión. Esto no está bien. ¿Qué está ocurriendo en la práctica? Que hemos tenido una caída de ventas en noviembre del 12%, que con estos anuncios la *desdieselización* está yendo más rápida en España, es un fenómeno general, que en todo el mundo. Y el diésel emite menos CO₂ que la gasolina, y esa es una verdad absolutamente técnica y probada, no es cuestión de que lo diga yo como parte involucrada. Además, tenemos el problema de que la gente está dejando de comprar coches ante toda esta campaña pública. ¿Y qué hace la gente? A día de hoy, en el mes de diciembre, estamos cayendo un 10% en la venta de coches, porque la gente se está comprando un coche viejo, un coche de 20 años. Los coches nuevos han caído un 12% y ha crecido un 15% la venta de coches de más de 15 años. Un coche de hace 20 años tiene que ser reciclado, ya saben que se obliga a reciclar en 90% de un coche. Funciona bien la economía circular en el reciclado. Es lo que se está haciendo, porque, si no te van a dejar con ese coche, arriesgas 500 euros de un coche viejo más que 15 000 euros de un coche nuevo. Y esa es una realidad que está ocurriendo. De hecho, en los últimos 12 meses se han vendido en España 166 000 coches de más de 20 años. Pregúntenle a Tráfico la seguridad de un coche de hace 25 años.

Tenemos otro problema añadido en España de carácter cultural que tiene que ver con seguridad vial, y es que hay una cierta tendencia al envejecimiento de la población y las personas que envejecen les gusta hacerlo con su coche de toda la vida. Grave error. Pierden reflejos y necesitan un coche con la máxima seguridad. Esta es la situación que tenemos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 34

Les quiero trasladar cuál es el principal problema que tenemos en España, y es el envejecimiento del parque. No tiene nada que ver un coche nuevo, de gasolina o diésel, con un coche de hace 20 años. Esto está absolutamente probado y no hay ningún técnico que lo pueda negar. El parque español tiene más de 12 años de antigüedad, ha ido envejeciéndose, el *aging* va más rápido que las ventas. Especialmente, cuando me voy a las camionetas, que son las flotas de reparto, que se mueven mucho, suben de los 13 años. Imagínense la cantidad de furgonetas de más de 20 años que están circulando por España. Como les he dicho, ha crecido inmensamente la venta del vehículo de más de 20 años, han caídos las bajas, y el 57% de los vehículos usados tienen más de 10 años. La edad media de los turismos implicados en accidentes es de 13,8 años, a más edad del coche, más posibilidades de accidente y más severidad del accidente cuando se produce.

¿Qué ha ocurrido? Que con la *desdieselización* y los anuncios en contra del diésel hemos parado la mejoría en eficiencia energética. Hasta el año 2014 España se había convertido en el mercado más eficiente, porque se vendían coches nuevos y se achatarraban coches viejos, que ahora no se achatarran. Con la *desdieselización* hemos subido de 114 a 117 gramos en la emisión de los coches nuevos.

Por otro lado, nos falta una homogeneización de políticas de calidad de aire. Es muy importante no solo que haya un criterio único de actuación en las leyes de cambio climático, no una por comunidad autónoma, lo digo con todo mi respeto autonómico, sino que los planes de movilidad sigan una cierta uniformidad. Ahora tenemos 52 planes de movilidad en España, con disparidades absolutas en qué es un coche eléctrico, qué no lo es, y con criterios muy diferentes. Necesitamos que haya una definición común de lo que es el vehículo cero emisiones, necesitamos protocolos anticontaminación que giren en torno a unos mismos criterios. Yo comprendo que Barcelona tiene un problema de partículas y Madrid de óxido de nitrógeno, con lo cual no vale café para todos, pero tiene que haber una uniformidad en estos criterios.

Por otro lado, falta un tercer elemento, estímulos de verdad para el vehículo eléctrico. Yo lamento decirlo, pero este es el primer año en el cual, desde el año 2009, no se lanza un programa nuevo de apoyo al vehículo eléctrico. No sale, ya no hay tiempo, hay dos consejos de ministros y no creo —ojalá me equivoque— que vaya a salir. Siempre había programas de apoyo para la compra de vehículo eléctrico. Por otro lado, tenemos una situación de infraestructuras de recarga insuficiente. Y ahí les quiero decir algo que tiene que ver también con la municipalización, hace falta más infraestructura. Tenemos una fiscalidad que no está orientada a los retos de calidad de aire y cambio climático, y un marco regulatorio enormemente complejo.

Con todo, para nosotros la movilidad inteligente es partir de la base de que el 80% de las emisiones procede de vehículos de más de 20 años. No podemos prescindir de la tecnología de combustión, no es sensato ni realista pensar que mañana todos vamos a estar en un coche eléctrico, ni que se van a estar fabricando solo coches eléctricos, hace falta una transición ordenada. Y no olvidemos las reducciones que las tecnologías diésel y gasolina han introducido, tanto en las emisiones de partículas, en óxido de nitrógeno, como en CO₂. Unas reducciones de tremenda transcendencia.

Quería decirles algo, porque últimamente se habla mucho a nivel político de que ese prohibicionismo que se quiere establecer en el anteproyecto de ley gira en torno a lo mismo, sigue el criterio europeo. Con todos mis respetos, no es así. En ningún país de Europa comparable se está haciendo una política de prohibicionismo, en los demás países —y nosotros estamos bien informado de ellos— desde la Unión Europea hasta Noruega, el gran país eléctrico en el que el 21% de lo que vende son eléctricos, hay estrategias de descarbonización que nosotros apoyamos plenamente, lo que no hay es un prohibicionismo. Por cierto, esas estrategias de descarbonización van acompañadas de programas de inversión pública. Se habla del Reino Unido y se dice que va a prohibir el diésel, no lo va a hacer, tiene un objetivo de descarbonización, pero —por cierto— con 2700 millones de euros de apoyo para la compra de vehículo eléctrico. Aquí no lo hay. Se habla de Francia, 4500 millones de euros comprometidos por Macron para apoyo al vehículo eléctrico. Y en España, estamos con una prohibición y sin medidas de acompañamiento.

Por último, decirles que pronto van a recibir ustedes el anteproyecto de Ley de Cambio Climático. Estamos por la descarbonización. Quiero hacer varios comentarios generales. Uno, no podemos ver solo el CO₂ sin ver la calidad de aire, hagamos un enfoque integral. No puede ser que pensemos en el cambio climático en el planeta olvidándonos de las ciudades, hay que hablar de los dos temas, lo que significa tener una política sin prohibiciones, estrategias positivas sí, pero no prohibiciones. Una política alineada con Europa. Europa está legislando hasta el 2030, sigamos esa política, que es enormemente exigente. Una política orientada a renovar el parque. Se han hecho muchas declaraciones públicas en los últimos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 35

meses, pero yo echo de menos una, comprar un coche nuevo es bueno, en contaminación, para la industria y para todo.

Por otro lado, un tema muy importante que quiero señalar, trabajemos por la movilidad, los ciudadanos tenemos derecho a la movilidad, pero trabajemos por una movilidad asequible, no puede ser que haya que gastarse el doble de dinero en un coche, porque eso es el coche eléctrico a día de hoy, vamos a sacar oferta mucho más competitiva pero falta tiempo, que tengas que tener un parking para tener un punto de recarga y que sea tu segundo o tercer coche, porque si tienes resuelto lo de la electrificación en Madrid y te quieres ir a la playa, ahí no lo tienes resuelto, con lo cual es tu segundo o tercer coche en la familia. Necesitamos una movilidad, pero que sea asequible a los ciudadanos.

Y, armonizar estas políticas, por eso nosotros llevamos un tiempo pidiendo que se constituya una mesa de movilidad en España, en la que intervengan todos los actores, el Ministerio de Fomento, que hoy anuncia una ley de movilidad sostenible; el Ministerio de Transición Ecológica; el Ministerio de Industria; la Federación de Municipios, las comunidades autónomas, y los que nos puedan invitar como agentes que estamos por esta descarbonización.

Con esto acabo, presidente. Perdón por el retraso.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Mario. Luego tendrá tiempo para réplica y no voy a penalizar su intervención en la réplica reduciendo el tiempo, pero vamos a intentar recuperar un poco del atraso.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Presidente, señorías, señor Armero, sea bienvenido a esta Comisión de Seguridad Vial. Había comparecido en esta casa, en el Congreso, pero no había tenido la oportunidad de comparecer en la Comisión. Cuando quiera estamos a su disposición para escucharle, como usted estará a disposición de escuchar nuestras peticiones y preguntas, que en este caso viene a respondernos. También queríamos agradecerle su clarificadora exposición, que por falta de tiempo no ha podido ser más amplia, pero veremos detenidamente toda la documentación.

Yo quería empezar poniendo en valor a la industria que usted representa, que representa Anfac, porque España es el principal productor mundial de automóviles, somos el segundo fabricante de automóviles de Europa y el octavo del mundo, y queremos —por lo menos desde mi grupo parlamentario— continuar siéndolo durante muchos años. Por eso hoy, desde el Grupo Parlamentario Popular, queremos poner en valor el trabajo de todos los hombres y las mujeres que trabajan en el sector de la automoción, tanto en las 17 fábricas en territorio nacional como toda la industria auxiliar, que hacen posible que el vehículo fabricado en nuestro país sea un vehículo sinónimo de calidad, innovación y mejoras medioambientales.

Señorías, creemos que el futuro pasa por las energías limpias, y en el ámbito de la movilidad debemos alcanzar una movilidad segura, sostenible, eficiente y asequible —como bien ha señalado al final— para los bolsillos de todos los ciudadanos, mediante una transición energética ordenada, progresiva, consensuada con el sector, del que ustedes forman una parte muy importante, y con estrategias positivas. Al mismo tiempo, nosotros abogamos por esa neutralidad tecnológica que deberían fomentar todas las administraciones públicas, la administración local, la autonómica y la nacional. Unas estrategias positivas que, en estos momentos, no se están cumpliendo con el Gobierno resultante de la moción de censura, que hoy no voy a calificar. Los continuos mensajes confusos lanzados por el ejecutivo, así como la continua improvisación de medidas sin calcular los riesgos a los que está exponiendo la industria de la automoción y a sus trabajadores, ha sido la tónica del Gobierno durante sus meses de vida.

Ha hecho referencia a la renovación del parque móvil y a la antigüedad del nuestro, con una media 13,6 años. Una antigüedad que usted, igual que nosotros, compartimos que pone en peligro la seguridad vial en nuestra red viaria, pero que, sin embargo, el actual director general de Tráfico no lo ve así. Puede repasar la hemeroteca, en *El Mundo*, el 5 de septiembre de 2018 señalaba que esa antigüedad no tenía que ver, exactamente, que el aumento de los desplazamientos, así como la edad media del parque español, no influía negativamente en la siniestralidad. Discrepamos absolutamente de ese postulado. Porque los años de crisis ralentizaron la renovación natural del parque móvil provocando un envejecimiento de nuestros vehículos, lo que ha conllevado tener vehículos menos seguros y más contaminantes en nuestras carreteras.

Ante este panorama, este año —y usted lo ha señalado— va a ser el primero que el Gobierno de España no fomente la renovación del parque móvil con unos planes de ayuda específicos para la compra

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 36

de vehículos de ningún tipo, tampoco alternativos. Y eso que, en los Presupuestos Generales del Estado, presentados por el Gobierno del Partido Popular, y aprobados en esta Cámara con el voto en contra de los diputados socialistas, reflejaron ese compromiso de impulsar una movilidad de cero y bajas emisiones. Así, planes como el Movalt no han sido activados, como usted ha señalado quedan dos consejos de ministros y parece que no lo van a activar, y, aunque lo hicieran, no llegarían. No ha sido activado por el Gobierno de Sánchez, por lo que no ha habido una voluntad política de continuar con esas ayudas orientadas a financiar las actuaciones de apoyo a la movilidad específicamente eficiente y sostenibles. Planes que cuentan con fondos en los presupuestos, presupuestos rechazados por el Partido Socialista, lo que nos hace volver otra vez a los orígenes, a aquello del «no es no». Votamos no a los presupuestos, y, encima, una medida que tiene partida presupuestaria y que se puede fomentar, no la ponemos en práctica, no sabemos muy bien por qué, porque, desde luego, defensa del interés general no es.

Usted ha señalado que defienden un plan estructural y único que ayude a aumentar la penetración en el mercado de estos nuevos vehículos alternativos de bajas y cero emisiones. ¿Qué valoración realiza? Aunque supongo que será que pasemos de esos 50 millones de 2017 a esos 50 millones presupuestados en 2018 a la nada, porque es cierto que ustedes piden que se triplicara esa cantidad, pero hemos pasado de su interés en triplicarlo a dividirlo entre 50.

Durante este tiempo, creemos que esta demonización del diésel que ha impulsado el Gobierno, donde se ha declarado solemnemente que el diésel tiene los días contados, era contraria al interés general, era contraria al interés de dos terceras partes del parque automovilístico español, de esos 18 millones de vehículos y 18 millones de propietarios de vehículos, que van a pagar más por ese sablazo del diésel. Es contraria esa demonización del diésel al millón de familias que en el último tiempo han comprado un vehículo diésel no por ser un artículo de lujo, sino precisamente por ahorrar en combustible. Y ha tenido en contra esta demonización ese 42% de vehículos fabricados en España, con cerca de 40 000 trabajadores en la industria. Una guerra del diésel que, desde el Grupo Parlamentario Popular, creemos que no tiene sentido, porque, como bien ha recordado ahora mismo, el diésel emite menos CO₂ que la gasolina, y que perjudica a la economía, perjudica al medio ambiente, al empleo y al crecimiento económico de nuestro sector. Que perjudica, en definitiva, a los trabajadores, a la industria y a las familias. La decisión política de demonizar el diésel, y no demonizar la vejez de los vehículos, que es el grave problema, va a suponer que el parque de vehículos va a aumentar, estamos ahora en torno a los 13,6 años, a cerca de los 15 años, con todo lo que ello significa, para la contaminación, pero también para la seguridad vial.

¿Usted cree que sería conveniente limitar la venta de vehículos a partir de cierta edad? Yo soy partidario, como usted, de que no hay que prohibir nada, pero en aras al interés general de la seguridad vial y del medio ambiente ¿sería conveniente? ¿lo han planteado en algún momento?

Esta demonización del diésel impulsada por el Gobierno ha aumentado las emisiones del CO₂ por primera vez en diez años, salió recientemente en los medios de comunicación, porque han aumentado los vehículos de gasolina frente a la disminución aplastante del último mes de noviembre de los vehículos diésel.

Creemos que los mensajes confusos, las declaraciones irresponsables, la inacción del Gobierno al no poner en marcha planes como el Movalt, o las medidas anunciadas por el Gobierno como estos anuncios de prohibir la venta de los coches diésel, de gasolina y los híbridos en el 2040, lo que ha creado es una coctelera de incertidumbre y alarma social. Incluso el propio Gobierno, el director general de Tráfico señaló en noviembre que había una confusión en la sociedad fomentada por su propio Gobierno que ha hecho que se produzca esta reducción de las matrículas de un 12,6% en noviembre. Que no es casual, como tampoco que en el primer semestre la venta en el conjunto de vehículos hubiese aumentado un 9,8%, y en este segundo semestre ese aumento es tan solo del 4,2%. ¿En qué grado cree, o si lo han valorado, que esta confusión innecesaria puede perjudicar a corto y medio plazo a la industria de la automoción en España?

Ha hablado de que van a venir a las fábricas de España quince nuevos modelos, de los que 13 son alternativos. ¿Podrían todos estos anuncios y esta incertidumbre afectar a la inversión de las marcas en las empresas, en el sentido de evitar que nuevos modelos o nuevas tecnologías se consolidasen en España y pudiesen desarrollarse en nuestras fábricas?

También ha hablado al final de la nueva fiscalidad. Sabe que nosotros, el Partido Popular, es partidario de esa reforma tributaria de los vehículos, hemos de ir a una fiscalidad verde y moderna, donde la reforma tributaria de los vehículos se reduzca el peso de la tributación en compra y se reforme la tributación sobre

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 37

el uso de la compra de vehículos más eficientes. Nos oponemos también, lo hemos hecho público día sí, día también, a ese sablazo que van a sufrir los españoles con el *dieselazo*.

Y también ha hablado del *carsharing* en las ciudades. El sector de la automoción está evolucionando, ahora ya no solo venden vehículos, sino que también son proveedores de movilidad, prestadores de servicios. En ese sentido, creo que ha señalado correctamente que están detrás de las empresas de *carsharing*, la pregunta es si apuestan por esa nueva modalidad en todas las ciudades y si controlan el mercado o simplemente colaboran con algunas de ellas en Madrid, Barcelona, Sevilla o Bilbao.

Ha comentado la Ley de Movilidad Sostenible, que el Gobierno parece que ha anunciado hoy. Es una ley que ya ha sido criticada porque no es una ley de movilidad sostenible, es una ley de hormigón, porque de lo que se habla es de ordenar las infraestructuras, las obras, y no de la movilidad urbana, que es lo que ocupa y preocupa en estos momentos a la ciudadanía.

Para finalizar, como he señalado al principio, nosotros apostamos por esa neutralidad tecnológica. Creemos que hay que llevar a cabo esa transición ordenada, no disruptiva para evitar la desaparición de la industria, porque allí donde hay industria se genera riqueza, no solamente para la industria sino para todas las empresas que tienen que ver en la zona y para la riqueza de la economía de la gente que vive en esa zona.

Nada más, agradecerle su intervención y que hoy haya podido asistir a esta Comisión. Esperamos sus respuestas.

Muchísimas gracias.

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

A continuación, tiene la palabra el Grupo Socialista.

El señor **QUINTANA MARTÍNEZ**: Gracias, presidente. Bienvenido, señor Mario Armero, a esta Comisión.

Creo que no es una novedad, y usted lo ha dicho antes, la gran importancia que tiene para el sector industrial y económico de España su sector. Los objetivos de descarbonización de nuestro país, evidentemente, vienen motivados por los acuerdos de París y por la Unión Europea, como usted bien sabe. Y también sabe que el transporte por carretera es el responsable, aproximadamente, del 25% de las emisiones de gases de efecto invernadero, así como de otros contaminantes, que, especialmente en los entornos urbanos, generan cuantiosos costes para la salud.

Pero mire, nuestro compromiso como país, el trabajo contra el cambio climático, nos obliga a tomar medidas junto a la industria, junto a la sociedad y, por supuesto, a las administraciones públicas, de un acuerdo que aborde cuatro ejes: movilidad sostenible, inversiones, fiscalidad y objetivos de CO₂.

El sector de la automoción está viviendo actualmente, lo decía también usted, un cambio muy importante y una transformación muy profunda, viéndose afectado por muy diversos factores como la transformación de los sistemas de propulsión, nuevos conceptos de movilidad y cuestiones relativas a las emisiones contaminantes globales y locales, por citar alguno de los aspectos. Pero mire, las decisiones que tome este Gobierno las pactaremos con ustedes, con el sector, en el marco del Acuerdo estratégico del automóvil y la movilidad sostenible. El actual Gobierno, como ustedes bien saben, trabajan para dar certidumbre y seguridad jurídica al sector, y, en general, a toda la sociedad, para abordar el reto de la transición ecológica mediante un proceso ordenado y gradual, que vele por la competitividad y sostenibilidad de la industria. Como usted bien sabe, este Gobierno ha adoptado unas medidas en relación con su sector, sobre la nueva homologación WLTP el Gobierno ha ampliado hasta 31 de diciembre de 2020 esa armonización de los ensayos de los vehículos ligeros. Con esas medidas, permitirá reducir el impacto sobre el sector. También la eliminación de la figura del gestor de carga. Las reducciones del CO₂, los países de la Unión Europea fijaron en un 35% las emisiones de CO₂ a partir del 2030. La nuestra es una posición intermedia. Y la creación del anterior Consejo Estratégico de la Automoción, para la puesta en marcha del Acuerdo estratégico con el sector que aborde los cuatro ejes que anteriormente he nombrado.

La industria como la suya, puntera en muchos aspectos, tengo que decir que en una reunión a la que pudimos asistir miembros de esta Comisión y el presidente con parte del sector, tenemos que estar orgullosos de que la industria del sector de la automoción ya está tomando medidas en ello. Y una empresa puntera como la Seat, de este país, ya está tomando medidas respecto a la motorización de sus vehículos y es un referente dentro de Europa en esa tecnología, cosa que a este grupo parlamentario nos agrada notablemente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 38

Esta propuesta está en línea con lo planteado por otros países como Reino Unido, Bélgica, Suecia u Holanda, y otros como Francia, que lo ha anunciado recientemente. Por eso pensamos que es muy interesante su visión y su exposición respecto a estos cambios que, como anteriormente le he dicho, nos vienen encima y que, por suerte o por desgracia, a este actual Gobierno le va a tocar —permítanme el símil— torear con ello.

Por eso, me gustaría que me diera su punto de vista como sector afectado. ¿Qué opinión le merece la medida propuesta por el Gobierno de prorrogar el contrato de relevo y qué impacto tendrá en la industria? ¿Qué planes tiene el sector para adaptar su negocio a las exigencias de la transición energética? ¿Qué peso tiene el sector de la distribución dentro de todo el sector automovilístico en el total del número de empleos? En otros países destino de la producción que han aprobado cambios a 2030, 2040 y 2050, ¿sabe si sus gobiernos han previsto planes de ayuda a su sector industrial del automóvil para adaptarlo a la demanda? ¿Qué cree que debería hacer el Gobierno para que esa transición sea buena para nuestra competitividad y pueda, no solo mantener el nivel de empleo actual, sino también aumentarlo? ¿Cree que el Acuerdo estratégico para el sector del automóvil y la movilidad sostenible ayuda? Y ya para acabar, las normas para aplicar nuevos criterios de evaluación de la contaminación no son nuevos y no llegaron en junio de 2018, ¿había algo previsto antes para una transición ordenada, justa y que no pusiera en peligro los empleos?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para continuar el turno de palabra, el portavoz de Unidos Podemos.

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

Muchas gracias, señor Armero por su comparecencia en esta Comisión. Desde luego le alabo el que han sido parte del problema y que su aspiración es ser parte de la solución, y el resto de intervenciones que ha tenido. Me parece especialmente importante la que hacía acerca del índice de motorización, que le parece un índice obsoleto a la hora de medir el estado de la industria española.

Le voy a hacer referencia también a la sesión de control que hemos tenido esta mañana, en la que el propio presidente hablaba de que el 80 % de la producción del coche en nuestro país era de exportación y que, por lo tanto, teníamos que anticiparnos a los cambios de movilidad que van a tener en Europa y en el resto del mundo. Me parece muy remarcable lo que ha comentado sobre las baterías, el 6 % de producción de la Unión frente a la economía dirigida de China.

En la parte del comercio mundial, ha dicho que es contrario a las políticas intervencionistas o proteccionistas y, a la vez, ha defendido que hay que mantener que España siga siendo líder, la segunda en producción europea y la octava a nivel mundial, ¿cómo propone que se lleven a cabo ese tipo de políticas? Lo que abandera nuestro grupo es que, en cualquier proceso de transición, sea energético, sea de ... y esto lo hemos comentado muchas veces en el grupo, que la gran transición que va a venir ahora va a ser la del automóvil y la función que tienen que tener los políticos, no hablo de economías dirigidas, pero sí de prever cuáles van a ser los cambios y de anticiparse, junto con la industria. Le puedo decir, y usted lo sabe mejor que yo, que la industria española sabe adaptarse a los cambios que están por venir.

Con respecto a los objetivos que ha fijado el paquete de movilidad, solo hacer una referencia. Creo que es importante, cuando se hacen este tipo de referencias a las magnitudes que se ponen encima de la mesa, ser muy claros con respecto a los objetivos, de dónde se viene y cuál era el mandato del Parlamento Europeo, que era un 40 % y que se ha quedado al final en un 37,5 %. Y, además, para las furgonetas se fija el límite en un 31 % respecto a los niveles que se registren en 2021. Creo que tampoco son demasiado ambiciosos, o es la percepción que tiene nuestro grupo parlamentario, los eurodiputados que han estado debatiendo este tema en la Eurocámara y con la Comisión Europea, con los trílogos, que comentaba. Y, como le decía, confío en la inteligencia de la industria del automóvil española para poder llegar a esos objetivos. Me ahorro declaraciones que ha hecho el comisario europeo Arias Cañete sobre este particular que, desde luego, refuerzan que Europa se tiene que poner las pilas con respecto a la producción de un vehículo más eficiente.

También he de decirle que estoy muy de acuerdo con que el vehículo y la industria del automóvil tiene que ayudar a la descarbonización no solo del vehículo, sino de todo el sistema. Hablábamos de los vehículos eléctricos, que nuestro grupo entiende que van a ayudar a la descarbonización del sistema eléctrico. Usted hablaba de movilidad alternativa, y el vehículo de gas también tiene que ayudar a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 39

descarbonizar la red de gas, cambiando del gas de origen fósil a otros gases como el biogás y tendiendo a gases con menor cantidad de carbono como el hidrógeno.

Usted decía que el mundo del automóvil está cambiando radicalmente y que, por tanto, necesita una orientación política sensata y estable, un marco jurídico estable. En cuanto a esto, ha hablado de la modificación del rol del fabricante de coches, y ha hablado del MOIA. El compromiso desde nuestro grupo es que estudiaremos, si nos las hacen llegar, las iniciativas que estén llevando a cabo en Alemania, y que, al final, esa transición sea ordenada, nosotros la llamamos transición justa, que es lo que queremos para todas las industrias y todos los modelos.

Sobre la homogeneización a cerca de las diferentes leyes que están teniendo lugar en el territorio, nuestro grupo se podría comprometer a hacer una homogeneización de las definiciones, no tanto, como usted mismo ha explicado, de los objetivos, que entran dentro de las competencias propias de la autonomía local y de las leyes que tienen como referencia la autonomía.

Ha hecho referencia también al VEA, no ha hecho referencia a una propuesta concreta, ha transmitido la queja del sector, obvia y razonable, sobre que no se han sacado las ayudas de este año, pero sí le quería comentar —y hemos tenido esta misma cuestión con otros comparecientes— si esas ayudas deberían tener un criterio de renta, que no deberían ser unas ayudas homogéneas, o, plantear, por ejemplo, la exención de determinados impuestos de forma universal. Creemos que, como usted mismo ha dicho, no hay que tener en cuenta los índices de motorización y, por lo tanto, no estamos ante un estado de expansión de la movilidad particular, sino de una reestructuración, una transición, una renovación del parque, y es algo sobre lo que me gustaría pedirle su opinión.

En cuanto a la Mesa de Movilidad, a la que hacía usted referencia, le quería preguntar acerca de qué diferencias habría entre ella con respecto al Consejo Superior de Tráfico y de Movilidad Sostenible. Entendemos que en ese Consejo están representados ustedes, están representados colectivos como la RACE u otros colectivos que, mayoritariamente, son del vehículo particular, del coche en concreto, y también están representadas ciudades, otros modos de transporte y demás. ¿Cuál sería la diferencia con ese Consejo?

Le querría preguntar también sobre medidas de seguridad vial, sobre si la industria cree que es necesario, como se ha planteado alguna vez, que los alcolock, o que medidas de bloqueo del vehículo, en función de la capacidad del conductor, se pongan de forma obligatoria. Y en cuanto a medidas que han salido en anteproyectos o borradores, como decía el portavoz popular en alguna entrevista desde la DGT, sobre bajar la velocidad. Ha habido varios anuncios sobre reglamentos que se estaban poniendo para bajar la velocidad. Hemos tenido antes la comparecencia de Inés Sabanés y nos comentaba que en las ciudades es imposible reducir la siniestralidad si no se baja la velocidad. Quería preguntarle su opinión. Ahora se comentaba lo de los carsharing, quizás estos coches no deberían tener la capacidad de llegar a determinadas velocidades, y eso afectaría, desde luego, en la producción de los vehículos.

Sin más, me quedo para el turno de réplica.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Jorge.
Tiene la palabra la portavoz de Ciudadanos.

La señora **JULIÀ JULIÀ**: Gracias, señor presidente.

Después de las comparecencias que hemos tenido y viniendo usted del sector industrial, voy a hacerle las preguntas desde otro punto de vista. Me preocupa, y he visto bastante seriedad y ambición desde el sector industria, que no se oponen a un cambio en la legislación para conseguir la descarbonización, sino que lo que piden es una transición y unas ayudas para poder llevarlo a cabo sin perder todo el sector industrial o empresarial que nosotros tenemos, cosa que veo bastante acertada.

Lo que estoy viendo en la documentación que nos ha facilitado es que, según ustedes, somos el único país en el que estamos prohibiendo en vez de intentar incentivar, ayudar o cambiar las cosas con ayuda de todos los sectores, tanto desde el punto de vista de la ciudadanía como del sector industrial y desde la parte legislativa. Y me sorprende porque, que ustedes, que son parte implicada y que sus beneficios pueden ser limitados, es una cosa a tener en cuenta. Como a ustedes, me preocupa la seguridad de nuestros ciudadanos, ya que estamos en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad.

Mis preguntas son sobre la incertidumbre que tienen, no solo los ciudadanos, porque nosotros mismos aquí también tenemos incertidumbre. Dentro de nuestras posibilidades, no sabemos exactamente cómo van a ser las medidas que nos está planteando este Gobierno. Desde el Grupo Ciudadanos coincidimos con usted en que necesitamos ver exactamente y estudiar seriamente el impacto económico que va a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 40

tener en el consumidor, sobre todo, en las empresas y en el medio ambiente. Y llegar a una balanza donde los tres pilares básicos puedan convivir y puedan avanzar.

También coincidimos con usted en que debe existir una igualdad de oportunidades y accesibilidad para nuestros ciudadanos y, sobre todo, dentro de este libre mercado que tenemos y esta globalización económica, debería haber igualdad de oportunidades en cuestión de competitividad de nuestras empresas, y para eso deberíamos también de tomar medidas.

Coincido con usted en que la movilidad y el cambio climático, o las medidas que se tengan que tomar en cuestión de cambio climático y movilidad, no son las mismas en zonas urbanas, en zonas rurales o en diferentes territorios, no es lo mismo que sea una provincia turística de la costa que una de interior, donde las necesidades son muy diferentes.

Me preocupa también la visión que nos ha dado en cuestión de que, desde la parte que nos corresponde y la responsabilidad que nosotros tenemos aquí, no solo hay que mirar la contaminación, no solo hay que mirar la accesibilidad y los servicios que ofrecemos a los ciudadanos, sino también hay que tener muy en cuenta el sector empresarial y los empleos, y, sobre todo, no estrangularnos a nosotros mismos cuando la contaminación depende de todos los países, sean europeos o no. Y, desde luego, creo que estamos teniendo mucha seriedad y mucha legislación en Europa, y no fuera de Europa, cuando la contaminación nos afecta a todos. Por lo tanto, estrangular nuestro sector empresarial o europeo, cuando otros países que nos están haciendo la competencia directamente no están haciendo absolutamente nada, creo que muchos ciudadanos fuera de estas paredes tampoco lo entienden, sobre todo, cuando vemos ciertas noticias en televisión o en prensa.

Las preguntas que le voy a hacer son, más que nada, que me haga una reflexión de si está de acuerdo o no. Me gustaría que me contestara, dentro de sus posibilidades, si las medidas de descarbonización y de eliminación del diésel al 2040, la prohibición que el Gobierno nos va a implantar, mediante la que nos obliga en el 2040 a prohibición de venta y en 2050 prohibición de circulación, no digo que no comulguemos con ellas, porque todos queremos llegar al mismo fin, pero cambiamos de posicionamiento en las formas, ¿cree usted que estas medidas son fantasiosas, irresponsables, posibles tecnológicamente, alejadas de la realidad, o son viables y simplemente tenemos que cambiar nuestra concepción de sociedad? Me gustaría que me contestara, dentro de sus estudios, que veo que tienen muchísimos, ¿cómo piensan ustedes que van a afectar a la producción y al empleo estos cambios si no se hacen con tiempo y con medidas efectivas en todos los aspectos, teniendo en cuenta todos los sectores? Los coches eléctricos, combustibles alternativos, todo lo que podamos investigar y desarrollar en los próximos años, ¿cree que están al alcance de todos y pueden estar disponibles en breve para todo el mundo, o solo para ciertos sectores de nuestra sociedad? ¿Qué estrategia propondrían ustedes para el desplazamiento entre nuestras ciudades? Ya sé que ha comentado alguna como los pequeños autobuses, etcétera, pero, qué es lo que dentro de esa estrategia nacional de descarbonización, de eliminación de contaminación, de cambio en la concepción de la movilidad, desde su punto de vista, desde su sector, que también nos ha comentado que conoce mucho a los consumidores, y es verdad, me gustaría que me dijera qué estrategia nos propondrían ustedes en vez de la prohibición directa cierto año, sino cómo sería esa transición para ustedes mejor que la que el Gobierno ha planteado en estas últimas semanas.

Muchísimas gracias. Le agradezco su comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para el último turno de réplica tiene siete minutos, con una cierta flexibilidad, don Mario Armero.

El señor **ARMERO MONTES** (vicepresidente ejecutivo de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, Anfac): Muchas gracias por sus preguntas, todas muy oportunas. Me van a permitir porque a lo mejor no he tomado nota de todas ellas adecuadamente y que, como algunas coincidían, las voy a contestar de forma agrupada.

Me ha preguntado el representante del Grupo Popular, hablando de que tiene que ser una movilidad asequible, que es un tema muy importante para nosotros, asumiendo la neutralidad tecnológica. Y me ha preguntado qué hacer con los vehículos viejos, realmente viejos, es decir, nosotros sabemos que tiene que haber un vehículo de ocasión, no solo se van a comprar coches nuevos, pero otra cosa es un vehículo de 20 o 25 años. Nosotros creemos que ahí, más que el prohibicionismo, que puede ser un poco duro con nuestro sistema legal el prohibir que alguien compre un coche de 25 años, lo que hay que hacer es penalizarlo. No puede ser que un coche de 500 euros, muy contaminante, de 25 años, vaya al impuesto de transmisiones patrimoniales del 4%, a lo mejor hay que establecer un impuesto mayor en la venta de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 41

un coche viejo, porque no es bueno para el medio ambiente. En segundo lugar, creemos que hay que reforzar aún más las inspecciones de la ITV, un coche de 25 años debe pasar unas inspecciones en emisiones mucho más duras y más exigentes para ver si cumple con los estándares de hoy en día. Creo que, *vía inspección, vía ITV y vía una fiscalidad moderna, es como se puede combatir que ese coche acabe en el achatarramiento y se recicle, que es donde tiene que ir ese coche. Hay otra solución que a mí no me gusta de ese coche de 25 años español y es que se exporta a África, y, sinceramente, no me gusta que este país exporte chatarra a los africanos, creo que es algo que a ninguno nos debe gustar.*

Me hablaban ustedes de la inversión que venga y nueva fiscalidad. Para nosotros está muy claro, llevamos tiempo abogando por una nueva fiscalidad, que no solo grave a los vehículos más viejos y los haga menos atractivos, también habría que comprobar en el vehículo antiguo la compra venta ilegal. Somos un país donde en el mundo del automóvil hay grandes bolsas de ilegalidades, y lo vemos en los anuncios web todo el día, gente que vende coches, y que hay una compraventa ilegal de coches viejos que, además, creemos que es competencia desleal para los concesionarios que están vendiendo legalmente coches de segunda mano, tendría que haber más control policial. De la misma forma que creemos que en España hay un 30% de talleres ilegales que creemos deberían ser controlados, porque ni pagan a la Seguridad Social, ni controlan los vertidos de aceites al subsuelo, ni cumplen con las obligaciones, y creemos que ahí el Seprona tendría que actuar.

En cuanto a la fiscalidad, abogamos por un solo impuesto que integre CO₂ y calidad de aire. Hoy en día, al comprar un coche se paga el IVA, se paga por el CO₂, se paga un impuesto de circulación que no tiene nada que ver con la calidad de aire, que es el que va a las ciudades, que gira en torno a caballos fiscales. Yo, si me dieran la oportunidad —no deben hacerlo— podría estar doce horas hablando con ustedes de coches y nunca mencionaría el concepto caballos fiscales, es una antigüedad, es un anacronismo. Tiene que haber un impuesto verde que contemple dos parámetros, el CO₂ y, normalmente mayor CO₂ es mayor poder adquisitivo, con lo cual, el aspecto social está cubierto, y la calidad de aire; es decir, la categorización euro que controla con los actuales controles de emisiones cuánta emisión de óxido de nitrógeno de partículas hay. Uno solo, como ocurre en el resto de Europa, nos apartamos de Europa con esta cantidad de impuestos que no son oportunos.

Me hablaban ustedes de la Ley de Movilidad Sostenible, no conozco lo que ha anunciado el secretario de Estado, esperemos que esté bien. Les quiero decir una cosa del PIB, que no sé si lo he dicho antes. Si me dan la licencia de una consideración, a efectos de organización política, organización de partidos políticos, yo hablo mucho con todas las formaciones, e incluso de organización del Gobierno, la movilidad es el PIB de un país, la movilidad es el intercambio de bienes, servicios, y movilidad de personas. Es el PIB, es el Producto Interior Bruto. No podemos ver solo, siendo muy importante, el lado medioambiental, y hoy por hoy, a veces, en niveles de concejalías, la movilidad se junta con los parques y jardines, y perdonen mi jocosidad. Y la movilidad es de importancia máxima en la actividad económica de un país. Una movilidad razonable, sostenible y, vuelvo a repetir, asequible, y que tenga sentido. Esto es lo que está ocurriendo en España. Yo creo que necesitamos al Ministerio de Fomento, al de Industria, al de Transición Ecológica, necesitamos al Congreso de los Diputados, necesitamos a la FEMP, necesitamos entre todos tener un pacto de industria y movilidad hacia un entorno razonable en los próximos años. Inglaterra lo está haciendo con un Consejo y nos gustaría que se pudiera hacer aquí.

En cuanto al *carsharing*, nosotros lo apoyamos, cada vez se extenderá más en los circuitos urbanos y creemos que es una excelente solución de movilidad para la gente. ¿Qué ocurre? Que en algunas ciudades no sale porque están pendientes de una regulación, pero llevan tres años pendientes de una regulación ayuntamientos como Barcelona, y podría salir, porque es bueno. Cada coche de *carsharing* elimina siete coches privados, eso está estudiado, y eso es positivo, menos coche privado y un coche de *carsharing* que está en rotación. Y son coches nuevos, coches que emiten poco.

Las siguientes preguntas eran del Grupo Socialista. Hablábamos del Acuerdo de movilidad sostenible, de la fiscalidad, que yo creo que ya he contestado, y del acuerdo estratégico. En primer lugar, todo mi reconocimiento, y así se lo he dado a la ministra, al secretario general y al Gobierno en cuanto a lo que hizo el Gobierno el 28 de agosto, lo tengo marcado porque pasé muy mal verano, con la correlación del WLTP, que era un paliativo absolutamente fundamental para la industria del automóvil. Además, mi reconocimiento a que por fin se aprobó el gestor de carga, que es algo importante y que va a dinamizar los puntos de recarga, el que pueda haber puntos de recarga en España, hay que continuar en esa línea.

Me preguntaba usted por mi tema favorito del día, que es el contrato de relevo. Señorías, mañana están ustedes convocados al Congreso de los Diputados, les pido encarecidamente que consideren el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 42

contrato de relevo, porque es fundamental para la industria del automóvil. El contrato de relevo es la gran petición que ha hecho la industria del automóvil, lo apoya UGT, lo apoya Comisiones Obreras, mañana es el día de convalidación del decreto Yo soy sociedad civil y he estado hablando con sus formaciones políticas a lo largo del día para transmitir nuestra opinión, es absolutamente fundamental y es urgente, porque expira el 31 de diciembre de 2018 y es un tema absolutamente fundamental, que se sale de la movilidad, pero que tiene que ver con la salud de las fábricas españolas.

Me hablaba de Seat, Seat fenomenal. Pero, déjeme que le diga un pequeño contrasentido, son de esas cosas que hay que ajustar en esta movilidad y en estos planteamientos comunes. El Plan Movalt que va a sacar, con retraso, el Ministerio de Transición Ecológica excluye al gas en turismos. Ustedes han estado con Seat y les ha hablado de lo importante que es el gas vehicular, porque es asequible frente a un coche eléctrico, es muy bueno para reducir las emisiones de óxido de nitrógeno, el CO₂ se reduce con respecto a la gasolina, pero, sobre todo, en calidad de aire, pero el nuevo plan excluye al gas y antes lo incluía. Son esas cosas que generan confusión al cliente, pero ¿no quedábamos en que el gas era bueno y ahora no? Miren, los concesionarios tienen que dar unas instrucciones muy claras, el Gobierno quiere gas o el Gobierno no quiere gas, no intentemos que digan que depende, el de Andalucía sí, pero el de Extremadura no, tiene que haber unas indicaciones muy claras, porque inviertes 15 000 euros en un coche, y antes de hacerlo te piensas mucho si hay alguna duda o alguna precariedad.

Los planes de adaptación tecnológica. Estamos en ello, estamos sacando vehículos alternativos. Sinceramente, cuando les digo que hay 13 alternativos, es poco en la cartera de cara al futuro, si quiero ser muy sincero. Tenemos 42 coches en fabricación y 13 vehículos eléctricos. Muy bien en vehículo comercial, en camioneta, que el 50% de las camionetas eléctricas europeas van a ser fabricadas en España. Pero nos faltan turismos. Ahora es cuando va a llegar la oferta nuestra de turismos, a partir de 2020 y 2021, y en precio, bajando el precio, que hoy por hoy es caro, y habrá un abaratamiento y un aumento de la autonomía de las baterías. Pero necesitamos acoger más, y, sinceramente, no quiero devolver la pelota, pero cuando no hay un mercado en España, que no existe el mercado del vehículo eléctrico... Les decía la normativa de Baleares, que excluye el diésel y la gasolina, pues en el mes de noviembre se han vendido 20 coches eléctricos en Baleares, 20. En España se han vendido este año, que ha sido un año récord, 6000, sobre 1 300 000 vehículos. No está funcionando, o hacemos un plan estructurado en el que todos los partidos estén de acuerdo, continuado, poniendo dinero, estableciendo unos límites. ¿Criterio de renta social? A mí me parece adecuado, y existe en otros países, porque alguien que se puede comprar un coche de 40 000 va a necesitar 5500 euros, lo que hay que hacer es que tenga ayuda quien se va a comprar un coche de 15 000 o 20 000 euros para que pueda comprarse uno que cuesta 25 000 o 30 000. La renta social no me parece una mala idea.

Sigo rápido con las preguntas de Podemos. El 80% de exportación y la referencia reciente. Qué quieren que les diga, yo, del año 2040 solo he visto *Blade Runner* y soy incapaz de ver más allá de la película en cuanto a lo que va a ocurrir, y no conozco, y estamos siempre con estudios, que nos digan exactamente lo de 2040. Sí sé algo, nuestra mejor estimación es que en el año 2035 se venderán 140 millones de coches en el año, somos un jugador mundial, no solo vendemos en España, exportamos. De esos 140 millones de coches que se venderán en el mundo, si el coche eléctrico tiene un éxito de verdad importante, 35 o 40 millones serán coches eléctricos, 100 serán de combustión. ¿Queremos que España no participe en ese negocio? ¿Que no vendamos ni exportemos coches de combustión de alta tecnología? Yo lo diría a la inversa. Ningún país tiene prohibiciones hoy por hoy, va a ser muy difícil que fabriquemos coches en España de la combustión más avanzada, tecnológicamente más innovadora, que no se puedan vender en España. Sería fabricar alcohol en un país de Ley Seca. Eso va a ser muy difícil. A lo mejor, es mejor pensar que también van a coexistir todas las tecnologías, eso sí, siempre con reducción de emisiones cada vez más grande por parte de Europa. Con lo cual, lo veo muy diferente a como lo ha dicho, con todo mi respeto.

Me preguntaba por paquetes de movilidad y furgonetas, y me preguntaba también por la uniformidad. Tiene que haber una uniformidad, necesitamos tener unos criterios comunes. Espero que no ocurra, pero en el mes de enero o febrero se anuncia una huelga de transportes, tipo Francia, que sería muy mala para todos nosotros. Es por motivos económicos, pero también están diciendo que es por la falta de coordinación de políticas de movilidad. Tiene que haber unos criterios comunes en todo esto y es lo que esperamos.

Hablaba del VEA y del criterio de renta. Ya le he dicho que me parece bien.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 43

La mesa de movilidad. Yo lo veo diferente al Consejo Superior, pero puede ser un formato parecido. ¿Qué es la Mesa? Nosotros, como sociedad civil que somos, nosotros no legislamos, hemos mandado hace meses nuestra propuesta de mesa de movilidad para discutir entre todos los agentes involucrados cómo podemos establecer políticas de movilidad que nos lleven hacia una descarbonización y una potenciación del vehículo eléctrico, del vehículo hidrógeno, vehículo de bajas emisiones. Y eso se compone de mensajes claves para los clientes, para el consumidor, que son: mis clientes son los ciudadanos y son los electores cada equis tiempo. Mensajes claros, por ejemplo, en el carril de Las Rozas entran los coches cero emisiones, en el carril de la A-2, que se está gestionando por parte del Ministerio de Fomento, estoy trabajando intensamente para que hagan lo mismo. Yo creo que el que se compra, o la que se compra un coche eléctrico debería pensar que entra en cualquier carril BUS, porque eso es lo que valora, que no paga el parquímetro, que no paga el impuesto de circulación, que hoy por hoy lo tiene que pagar, porque no se permite a los ayuntamientos establecer un impuesto de circulación cero para los coches eléctricos. Lo que pedimos en esa mesa de movilidad son un paquete de micromedidas y también de apoyo público. No hay mesa de movilidad. En el Ayuntamiento de Madrid, y yo se lo he dicho a Inés Sabanés, cuando entraron en el Gobierno, montaron una primera reunión de la mesa de movilidad y no ha vuelto a haber otra. A lo mejor con Ecologistas en Acción, sí, yo siempre les digo que yo también soy sociedad civil, pero, a nosotros no nos llaman.

Seguridad vial. Alcolock. Es un elemento que estamos manejando y que en muchas ocasiones se establece y ya está desarrollado con varias formas de tecnología.

¿Bajar la velocidad? No entramos en bajar la velocidad, no creemos que eso sea un motivo. Respetamos las bajadas de velocidad, creemos que si alguien lo hace es porque tiene estudios razonables, pero nosotros no somos especialistas en eso y no somos beligerantes en una bajada de velocidad, lo que queremos son vehículos nuevos que bajen las emisiones.

Sobre el acuerdo estratégico, que no le he contestado al representante del PSOE, lo valoramos muy positivamente. Pero había un punto más en el acuerdo estratégico, que era la mesa de movilidad, y esa todavía no se ha constituido. Entonces, está la fiscalidad, ayudas a las inversiones, no hay novedades, pero la fiscalidad hay que verla, está el CO₂, que se ha trabajado mucho, y está la mesa de movilidad. De nuevo viene a ser lo que les he comentado, que creo que es importante impulsarla.

Por último, en cuanto a Ciudadanos, gracias por sus preguntas. Vamos a hacer una transición ordenada. No creemos en el prohibicionismo y no lo estamos viendo en el resto del mundo, con todos mis respetos a los que dicen que el resto del mundo... Los que nos dicen ¿vais a fabricar coches que no se pueden vender en Europa? Al revés, vamos a fabricar coches que se pueden vender en Europa y no se pueden vender en España, es lo que he explicado antes en cuanto a la fabricación.

En inseguridad e incertidumbre, es mucha la que hay, créanme. Tenemos encuestas en tráfico de concesionarios, la gente que entra y visita un concesionario, los que palman de verdad lo que está pasando, no aquí en el centro de Madrid, sino la realidad de España. La confusión es inmensa, ¿qué hago con el diésel? 20 millones de usuarios de diésel. El diésel era el carburante del pueblo, ahora podemos decir que el diésel es malo, pero vamos a dejar una solución de continuidad. Creo que lo primero que habría que hacer es tranquilizar a los usuarios de diésel. Lo segundo que habría que decir es que comprarse un coche de tecnología nueva es bueno. Lo tercero, potenciemos el coche eléctrico, pero de verdad, con políticas. Todo esto antes que entrar en un prohibicionismo, siempre habrá tiempo en el futuro, y, sobre todo, si hay prohibicionismo, no nos distingamos de Europa siendo los únicos que prohibimos algo, vayamos alineados con Europa, y en ningún sitio relevante de Europa se está prohibiendo.

Quería llamarles la atención sobre una distinción en estas actividades de movilidad sostenible que conocerán ustedes, pero que para mí es importante. Una cosa es restringir acceso de coches por congestión, igual que se restringe el acceso al Prado o a Florencia, demasiada gente, vamos a poner un número limitado. Formentera, que no tiene nada que ver con la ley Balear, tiene un número máximo de coches que entran en Formentera, normal, me parece muy bien, no es en función del medio ambiente sino de congestión. Segundo punto, las limitaciones de restricción de circulación en zonas concretas, cascos antiguos, Madrid Central, pueda parecer grande o no. Hay muchas cosas que hemos alegado en contra, pero yo siempre digo una cosa en beneficio de Madrid Central, que valoran que el coche viejo contamina más que el nuevo, eso no está en la prohibición del anteproyecto de Ley de Cambio Climático, no se hace esa distinción. Restricciones las hay en Londres, en Nottingham, las hay en todas partes, pero otra cosa es la prohibición de las ventas, eso no lo hemos visto en ningún sitio. Baleares restringiendo la circulación,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 44

dado que es un archipiélago, es una medida equivalente a prohibir las ventas. Y va contra el Tratado de la Unión Europea. Eso es lo importante.

Me preguntaban, por último, medidas de descarbonización para el diésel, qué haríamos nosotros. En primer lugar, a través de una mesa de movilidad, unificar unos criterios para favorecer parquímetros, carriles bus, favorecer todas estas pequeñas medidas que a la gente le importa, para favorecer el vehículo eléctrico. Segundo, contemplemos el gas como una solución para los próximos años, porque te vienes de Barcelona a Madrid con un coche que emite poca calidad de euro por 20 euros. Tercero, sigamos trabajando con los fabricantes, ayudemos a que haya más inversión de coches eléctricos en España, con líneas de actuación, como hay en Inglaterra y en Francia, para que se acojan aquí coches eléctricos. Les he dicho que la cartera de coches eléctricos para el futuro, 13, es baja, hay que seguir trabajando en ella, pero los fabricantes invierten en coches que se venden en el país también, aunque casi todos vayan a la exportación. El primer destino de los coches que se fabrican en España es España, luego viene Francia, pero si aquí no hay un mercado eléctrico, para qué vas a traer coches eléctricos. Tiene que haber un mercado local. Y, por último, trabajar en un despliegue de redes de puntos de recarga, donde los ayuntamientos son importantes. Madrid, este año, ha puesto en marcha ocho puntos de recarga, ocho, es la realidad, no me quiero enfadar con nadie, ni con Inés, con la que tengo una gran relación, ni con Manuela Carmena. Es verdad que el año que viene han anunciado veinte de recarga rápida. Como no quieren la recarga en la vía pública, pero ya les he dicho que la mayoría de los coches duermen al aire libre. Con lo cual, hablamos de movilidad asequible y no puede ser que haga falta gastarse el doble y tener un parking o una vivienda unifamiliar, ¿qué política es esa de movilidad asequible? Tenemos que trabajar para que haya recarga en vía pública.

También tenemos que mejorar la adjudicación, que haya más adjudicación de coches eléctricos a nosotros, y para eso se hace un programa de I+D con las baterías, que es fundamental. Y ahí, la ministra de Industria está haciendo una excelente labor tratando de captar inversiones de baterías en España. Ese es un tema muy importante. El fabricante de baterías suele estar cerca del fabricante de coches, porque las baterías, cada vez más grandes, viajan mal, tienen que estar cerca. Y es fundamental que pudiéramos atraer a fabricantes de baterías. Estamos ayudando al Gobierno para eso, es un tema fundamental, me preocupa que vayan a ir al norte de África, porque la zona es una amenaza para la industria del automóvil española. Es una buena noticia para la solidaridad, para el desarrollo del norte de África, pero compiten con España, igual que Portugal, que está haciendo una excelente política industrial y está detrayendo inversiones de fabricantes de componentes que estaban en Vigo, y eso está ocurriendo.

Nosotros tenemos un plan de movilidad y un plan de descarbonización, que hemos hecho nosotros como industria privada y que me encantaría compartir con ustedes. Pero es ahora el momento, nos estamos jugando el destino de esta industria.

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

En segunda vuelta de portavoces, tiene la palabra don Óscar Gamazo, por el Grupo Popular.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Brevemente, simplemente para agradecerle sus intervenciones, sus respuestas y su amabilidad en respondernos a todas las preguntas formuladas. Nos jugamos el futuro de la industria, esas han sido sus últimas palabras, y sin industria no hay futuro para nadie, ni para España, ni para los trabajadores, ni para la gente.

Me quedo con lo que ha comentado en la primera intervención, que tenemos que equilibrar la política de movilidad para poder mantener el desarrollo económico, sin perjudicar al empleo y al crecimiento económico. Esperemos, desde mi grupo parlamentario así lo deseamos, que lo poco que queda de aquello que nunca fue deje de confundir al consumidor, de generar alarma social y de trabar esa transición ordenada, equilibrada, consensuada y accesible para todos en la movilidad sostenible inteligente, como dice usted, que se merece la ciudadanía.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Socialista.

El señor **QUINTANA MARTÍNEZ**: Gracias, presidente.

Muchas gracias por su intervención y por haber venido a la Comisión de Seguridad Vial a dar su opinión como sector que, reitero, es muy importante y somos conscientes de la importancia que tiene en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 45

la economía española. En algunas cosas estamos de acuerdo, en el tema del vehículo eléctrico creo que necesitamos apoyarlo de otra manera, proporcionando al consumidor de ese vehículo o al comprador facilidad en las cargas, tanto en su vivienda como en sus desplazamientos. Pero, hay una cosa que no quiero dejar pasar, porque está colgado en la página web del ministerio, respecto a las prohibiciones. Es verdad que se ha anunciado que en 2040 en España no se van a poder vender vehículos de combustión, pero hay países en Europa donde ya se ha aprobado esa prohibición. Bélgica ha aprobado que en 2035 no se van a poder vender, en Noruega en el 2025 solamente se van a poder vender vehículos cien por cien cero emisiones, en Países Bajos en el 2030, en Reino Unido en 2040 y en Suecia en 2030, con un compromiso del gobierno de eliminar por completo las emisiones de gases de efecto invernadero para 2045. Y es verdad que aquí en España se ha anunciado. Se ha anunciado también en Austria en el 2030, en Finlandia en 2030, Francia en 2040, Irlanda 2030, Italia 2040 y Suiza también tiene un compromiso de reducir los gases de efecto invernadero del 50 % en 2030. Lo digo porque igual no tienen estos datos aún y quería dejárselo claro, sobre todo, al portavoz del Partido Popular. Porque nosotros llevamos seis meses gobernando, creo que hemos tomado medidas, algunas de las cuales pueden ser desafortunadas, pero quien no se equivoca es el que no hace nada. En los años anteriores, el anterior Gobierno poco hizo por la movilidad y por reducir los gases de efecto invernadero y todo lo que conlleva mayoritariamente el sector del automóvil.

Por mi parte, agradecerle su comparecencia y sus explicaciones.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A continuación, el portavoz de Podemos, don Jorge, tiene la palabra.

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

Creo que ha sido muy concreto en las respuestas que ha ido dando. Creemos que, desde luego, hay que ir avanzando y que las consignas que dé el Gobierno y las políticas que se llevan a cabo en país se pueden dar de muchas formas, pero, desde luego, tienen que estar. No me ha llegado a contestar acerca de la economía dirigida, o cómo se plantea a través de las ayudas. Creo recordar que en el caso de Alemania ha dado las cifras que correspondían a las ayudas directas al consumidor, pero los planes que están llevando son más de 1000 millones de euros en el caso de Alemania, 1500 millones de libras en el caso de Reino Unido. Son cifras importantes para hacer esa transición ordenada justa y entendemos que es una forma, sin llegar al capitalismo de Estado de China, de orientar a la economía.

En cuanto a las proposiciones que le hemos hecho valoramos positivamente sus respuestas, porque parece que podemos llegar a un acuerdo.

Hablaba usted, en cuanto a transparencia e incertidumbre, de los mensajes que ha ido dando el Gobierno. Le digo que es así, en la Comisión Europea se están dando también esas pautas. Nosotros confiamos mucho en la industria española para que se pueda adaptar. En cuanto a industrias que se han ido desarrollando en España, somos el octavo productor de automóviles, pero somos el séptimo productor y fabricante de armas en el mundo, y aquí no se utilizan, quiero decir que no estamos bombardeándonos, pero sí exportamos, entiéndame la comparación, en cuanto a hacer alcohol donde hay Ley Seca. Creo que seguimos teniendo una industria armamentística sin tirarnos bombas y confío en que sigamos teniendo una industria española que sepa adaptarse a los nuevos modelos de movilidad y a los requisitos y objetivos que se van a ir fijando para cumplir los acuerdos de París.

En cuanto al resto de opciones, como le comentaba, sí nos haría falta más información con respecto al cambio que están moviendo alguno de sus asociados en Alemania, para ver cómo lo podríamos adaptar. En cuanto al VEA, estamos pendientes, igual que ustedes y todo el mundo, de cuál es el plan integrado de energía y clima para ver cuáles van a ser los mecanismos de financiación y de impulso de la transición en todos los aspectos industriales, pero nuestro objetivo es que, por lo menos, sean asimilables al Plan PIVE. Estamos hablando de 190-200 millones al año. Desde luego, lo que esperamos es que haya una regularidad y un compromiso a largo plazo, no solo de este Gobierno sino del resto de los grupos parlamentarios, de cara a que esto dé una seguridad al sector y podamos hablar de una transición, independientemente de quién gobierne.

Muchas gracias por su comparecencia. Seguimos hablando.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 46

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

Para terminar el turno de portavoces y completar el trámite de la comparecencia del señor Armero, tiene la palabra la portavoz de Ciudadanos.

La señora **JULIÀ JULIÀ**: Gracias, señor presidente.

Agradecer de nuevo su comparecencia. Creo que ha tratado el problema de la movilidad desde otro punto de vista. Me quedo con un resumen, que esperemos que el próximo Gobierno, o lo poco que le quede a este, tengan en cuenta la opinión de todos los sectores, de todas las asociaciones, y, sobre todo, que haya más coordinación entre todos los ministerios, no solo atajando la movilidad desde el Ministerio de Fomento o desde la Comisión de Seguridad Vial. Creo que nos ha abierto en el sentido de que, en cualquiera de los temas, en este caso estábamos tratando la descarbonización del transporte, es importante que todas las administraciones, todos los ministerios y todos los sectores estemos coordinados y trabajemos todos a una.

Me quedo con eso, que hace falta más coordinación, que hay que invertir más en investigación y desarrollo si queremos cambiar nuestro mundo y nuestra sociedad. Creo que la tecnología y el apostar por investigación y desarrollo es bueno para todos, tanto en educación como en la parte económica, las empresas, como para facilitar un cambio de sociedad a nuestros ciudadanos.

Le agradezco su comparecencia. Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Don Mario, no hay turno de réplica. Únicamente agradecerle su tiempo y la muy importante información que ha dado a los miembros de la Comisión presentes.

Muchísimas gracias.

— DE DON JUAN MANUEL REYES MARTÍNEZ, PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN MUTUA MOTERA, PARA INFORMAR A LA COMISIÓN SOBRE LOS OBJETIVOS DE SU ASOCIACIÓN Y LAS ACCIONES QUE LLEVA A CABO PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL DEL COLECTIVO DE MOTOCICLETAS.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a continuar la sesión con la última comparecencia de las previstas en el orden del día, que es la de don Juan Manuel Reyes Martínez, presidente de la Asociación Mutua Motera.

Como he explicado a los otros comparecientes, el tiempo disponible por comparecencia es de una hora. El compareciente tiene un primer turno de quince minutos y luego otro de siete.

Tiene usted la palabra.

El señor **REYES MARTÍNEZ** (presidente de la Asociación Mutua Motera): Muchas gracias a la Comisión y al Grupo de Ciudadanos por invitarnos a esta comparecencia, para poder dar nuestro punto de vista sobre el mundo de la moto relacionado con la seguridad vial y con la movilidad sostenible.

Hago una breve presentación de la asociación. La Asociación Mutua Motera la fundamos en el año 2002, por un tema que no tiene nada que ver con la seguridad vial, fue por un problema que tuvimos con el seguro, pero muy poco tiempo después nos dimos cuenta que el verdadero problema que había en el mundo de la moto, el verdadero problema que teníamos los moteros era la seguridad vial. De manera que, muy pocos meses después de la fundación decidimos cambiar los estatutos y empezar a trabajar sobre todo por la seguridad vial de los motociclistas. Hoy en día, 16 años después, somos más de 24 000 socios en toda España, somos la asociación más numerosa en cuanto a seguidores y socios de España, y una de las más grandes de Europa. Precisamente hablando de Europa, somos los representantes oficiales en la Federación Europea de Asociaciones de Motoristas que, como saben, está reconocida como lobby en el Parlamento Europeo y en el resto de instituciones europeas, y FEMA representa a todo el colectivo de Europa.

¿Qué hace la asociación por la seguridad vial de los motociclistas? Muchas cosas, la verdad es que 16 años da tiempo para hacer muchas cosas. Creamos en su día, en el año 2005, la Escuela Nacional de Conducción de Motocicletas, que fue la primera escuela de conducción segura de motocicletas de España. Creamos el Instituto de Seguridad Vial del Motociclista. Y creo que una de las cosas más importantes que hemos aportado al mundo de la seguridad vial es el empezar a trabajar con las administraciones, no desde el enfrentamiento, sino desde la responsabilidad, por lo menos desde nuestro colectivo se veía así. Veníamos de un mundo de culpas, la culpa es de la DGT, la culpa es de la carretera, de Fomento, desde las administraciones también se nos culpaba a nosotros, y en parte seguimos teniendo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 47

el sambenito de que somos un poco gamberros y que vamos como locos, aunque eso, por suerte, va cambiando poco a poco. En el año 2006 conseguimos empezar a trabajar con la Administración desde el punto de vista de las responsabilidades, no solo de qué haces o qué no haces tú, sino qué hago yo y qué puedo hacer y qué puedo aportar. Lo propusimos y conseguimos que se creara el GT-52, el grupo de trabajo 52 para la seguridad vial de motos y ciclomotores, en el seno del Consejo Superior de Seguridad Vial y pilotado por la Dirección General de Tráfico, como es lógico. A partir de ahí empezamos a trabajar con, prácticamente, casi todas las administraciones. Tenemos grupos de trabajo con la DGT, con la mayoría de los ayuntamientos más importantes de España, con casi todas las comunidades autónomas; es decir, con todo el que tiene y puede decir algo con relación a la seguridad vial.

No me quiero extender más en presentar quién somos, porque creo que lo importante es hablar del problema que tenemos, de qué espacio tiene la moto hoy día en todo lo que se está hablando aquí, en la movilidad sostenible y en la seguridad, y creo que ahí hay mucho trabajo por hacer. Y como no tengo mucho tiempo, y además es muy tarde y entiendo que todos estemos cansados, voy a intentar ser lo más concreto posible.

Ayer, precisamente, participábamos en un foro organizado por la Fundación Abertis, donde se nos preguntaba que por qué la moto, que qué tiene que aportar la moto en esto de la movilidad. Expusimos cuatro puntos o virtudes que tienen relación directa posiblemente con los cuatro elementos más valorados hoy día por el ser humano.

En primer lugar, y posiblemente el que menos valor tenga, el dinero. La moto ahorra, en la movilidad urbana y en la no urbana, porque una motocicleta, sobre todo las que se utilizan en la movilidad urbana, que son de pequeña y mediana cilindrada, tienen un consumo muy reducido. Estamos hablando de consumos de litro y pico, dos, tres litros a lo sumo a los 100 kilómetros, cuando cualquier coche, quitando los eléctricos, por poco que consuma en el ámbito urbano estamos hablando de 5, 6, 7 litros, los que menos. Esto repercute en el segundo valor, las emisiones contaminantes. Si consumimos menos, emitimos menos contaminantes. En tercer lugar, el espacio. Mientras el turismo medio ocupa aproximadamente unos 9 metros cuadrados, para transportar por regla general una persona, porque sabemos que la tasa de ocupación del turismo viene a ser 1,1 o 1,2 personas, la moto, para transportar a esa misma persona ocupa un metro y medio cuadrado. Es decir, que en el espacio de un coche caben entre cinco y seis motos. Y, en cuarto lugar, el tiempo. Todos sabemos que el tiempo es el elemento más valioso del ser humano, ni se compra, ni se vende, ni se recupera, cada minuto que pasamos es un minuto que perdemos o que invertimos, pero, desde luego, no lo recuperamos. De manera que la moto nos aporta en estos cuatro grandes valores, dinero, ecología, tiempo y espacio.

Tan es así que cada vez hay más prescriptores de la moto, y empiezo por el Parlamento Europeo, que en el año 2015 aprobó una resolución en la que se aprobaba un informe que pedía que se promoviera la moto entre todas las administraciones europeas, porque es parte de la solución a la movilidad sostenible. Pedían, además, que se tuviera en cuenta la moto a efectos de proteger a los usuarios de la moto, porque somos usuarios vulnerables. Y, además, somos los usuarios vulnerables que más víctimas aportan a la movilidad, tanto urbana como interurbana. Lo dicen también países, emblemáticos alguno de ellos en esto de la seguridad vial y la ecología como es Finlandia. Hace un par de meses el Gobierno de Finlandia ha pedido a sus ciudadanos, casi los ha implorado, que cojan la moto, que se desplacen en moto en lugar de hacerlo en otro tipo de vehículos, en coche, concretamente, porque si no, entienden que no va a ser posible cumplir los objetivos marcados en términos de medio ambiente para 2030. De manera que, si esto lo hace un país como Finlandia, que no tiene muchas motos, es como para hacérselo mirar en España, que sí es un país motero y donde parece que últimamente las políticas van en contra de la moto y en contra de las tendencias más avanzadas. Lo dice también una organización que no tiene mucho que ver con el mundo de la moto, que es la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU), que hizo un informe en el que demostraba que de todos los vehículos de combustión interna la moto es el menos contaminante, no es que no contamine, no podemos decir lo que no es, pero es el que menos contamina. Hizo un estudio muy bueno, porque generalmente siempre se hacen estudios de las emisiones contaminantes solo durante el uso, pero es que el vehículo, como cualquier otra herramienta del ser humano, contamina desde el momento en que se produce hasta el momento en que se achatarra, e incluso algunos después. Pues resultó que este estudio que hizo la OCU, que además creo que se hizo a nivel europeo con otras organizaciones de consumidores de Europa, lo midieron en puntos de impacto ambiental y resultó que la moto es menos contaminante por cada ciudadano transportado, incluso menos que el autobús urbano. Es decir, no estamos en contra del transporte público, a pesar de que últimamente algunas asociaciones de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 48

transporte público sí están en contra de la moto, pero la evidencia científica dice que determinado transporte público como el autobús urbano contamina más que la moto para transportar al mismo número de ciudadanos, con lo que realmente, esto demuestra, incluso en términos técnicos, que la moto, aunque no sea la solución, es parte de esa solución. Incluso el Ayuntamiento de Madrid, en el año 2010 hizo un estudio para ver cómo podían reducirse las emisiones de óxido de nitrógeno que, como sabemos, es un problema en Madrid y se concluyó que si se cambiara el 15% del parque de turismo por motos, se reducirían las emisiones de óxido de nitrógeno en más de un 7%, lo que implica ser infinitamente más eficaz que las medidas extraordinarias que se están adoptando ahora cada vez que hay un episodio de alta contaminación. Es decir, solo con incentivar el uso de la moto en detrimento del coche, posiblemente no hiciera falta adoptar medidas extraordinarias, precisamente porque no se llegaría a estos picos de emisiones contaminantes.

No todo es maravilloso en la moto, podría hablar de lo que sentimos montando en moto y tal, pero no es el foro donde hacerlo. Está claro que hay que promocionar la moto, desde nuestro punto de vista y desde el de muchas administraciones, lo que tenemos que valorar es el problema que tiene la moto, y es la seguridad vial. ¿Por qué? Todos lo sabemos, en la moto, cuando tenemos un accidente, el chasis somos nosotros, no tenemos una jaula que nos proteja. Por otra parte, las carreteras y las ciudades no están pensadas para nuestra seguridad, y no solo lo decimos nosotros, lo dice el actual director general de Tráfico. Pere Navarro, ya en la legislatura anterior dijo que las carreteras, lamentablemente, no se habían pensado ni diseñado pensando en la seguridad de los usuarios vulnerables, y concretamente de los motociclistas. Si resulta que somos los más vulnerables y no se piensa en las infraestructuras de nuestra seguridad, lógicamente tenemos lo que tenemos. Y tenemos que representamos apenas el 10% del parque de vehículos, si hablamos solo de motos, si sumamos el ciclomotor estaríamos en el 15% y aportamos el 20% de las víctimas mortales, o el 22% si hablamos también de ciclomotores. Aquí tenemos otra evidencia técnica de que, efectivamente, el gran problema de la moto es la seguridad.

Tenemos un problema adicional, y es que desde el año 2015 la tendencia a la baja que había de víctimas se ha dado la vuelta y desde 2015, año a año, crecemos en número de víctimas mortales, y desde el año 2013, año a año, crecemos en víctimas de heridos graves. Llevamos ya, por lo tanto, cinco años, con este seis, incrementando el número de heridos graves.

Para concluir con el último módulo de mi exposición, quiero proponerles soluciones, y dado que tenemos poco tiempo, solo las voy a esbozar y si luego en réplica quieren que profundice sobre alguna de ellas, me puedo extender un poco más.

El problema de la seguridad vial es muy complejo y no se soluciona con medidas sencillas, no se soluciona poniendo radares igual que no se soluciona bajando la velocidad, ni tampoco pensando que vamos a ser todos angelitos conduciendo. Es complejo y se soluciona con soluciones complejas, pero es verdad que hay algunas que son más fáciles de implementar que otras, y son algunas de las que vamos a proponer, por lo menos más eficaces, si no más fáciles. Sabemos que hay varios factores, factor humano, factor vehículo y factor infraestructura. Dentro del factor humano tenemos un grave problema en España que es la formación, las autoescuelas no forman para saber conducir de forma segura, no lo hacen con los coches y con las motos menos, infinitamente menos. Hay un grave problema de formación porque hay un grave problema de formación de los formadores viales de las autoescuelas en relación con la moto, y teniendo este grave problema tenemos que trabajar en formación, no solo la obligatoria, que es la de la autoescuela, sino en formación voluntaria. Aquí tenemos posibles soluciones que, de hecho, ya se están trabajando con la Dirección General de Tráfico, y que pediría que se apoyen cuando se planteen, porque es fundamental que los usuarios, una vez que tenemos el carnet podamos seguir formándonos a lo largo de nuestra vida como conductor. Para eso, se puede hacer incluso gratis, no digo que los formadores trabajen gratis, sino que hay fondos, como los que están en Fundae, para la formación en las empresas, que se pueden destinar también a esto, porque los accidentes *in itinere* son la mayoría de los siniestros que se producen en el tránsito.

Hay que trabajar en la formación de los formadores, porque, insisto, hay muy poca formación a nivel de moto. En los cursos que damos en la escuela de conducción nos estamos encontrando con profesores de autoescuela que vienen a formarse con nosotros, porque reconocen que están dando clases sin saber montar en moto, no que no tengan el carnet, que sí lo tienen, porque lo exige la Dirección General de Tráfico, sino que no saben montar en moto, vienen a los cursos con la moto en el remolque, porque no se atreven a cogerla. Y esto, está pasando hoy en España, y esos profesionales están dando formación,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 49

están enseñando a montar en moto a otra gente, ¿cómo pueden enseñar a montar en moto si no saben montar en moto? Eso está pasando hoy en España y, además, de forma, lamentablemente, muy extendida.

Por otra parte, hay una grave carencia de la formación en los responsables y empleados en infraestructura. De las auditorías que hacemos en la carretera, todavía no hemos encontrado un solo tramo que se pueda decir que está perfecto desde el punto de vista de la seguridad vial, hay malos montajes, defectos importantes, las barreras de contención están mal montadas, ni siquiera aprietan los tornillos; es decir, es una falta de formación de los operarios y de concienciación de la importancia que tiene el trabajo que hacen. La sensación que nos da es que no se dan cuenta de la importancia que tiene el trabajo que están haciendo para la seguridad de los demás. Cada vez que vean ustedes un accidente en el que la bionda de una barrera de contención entra dentro de un coche, o atraviesa un autobús, como más de una vez ha sucedido, o el accidente que se produjo en Asturias, en el que un autobús dio contra el pilar de un puente, eso es un defecto de la infraestructura, porque no estaba bien montado. En el caso de Asturias, es que no había barrera de contención donde, obligatoriamente, tenía que haberla. La semana después hubo un accidente idéntico a ese, también en Asturias, también con Alsa, y se salvaron porque había barrera. Luego, eso no es un problema del usuario, es un problema de que la vía no cumplía con la normativa, y de que los operarios, o los responsables de esos operarios, no se daban cuenta de la importancia que tiene su trabajo y de que lo hagan bien. Aquí también tenemos un grave problema de formación.

El factor vehículo. Antes, el responsable de Anfac ha hablado de la tecnología de los vehículos, y estamos muy de acuerdo con él en el sentido de que, sobre todo en el mundo de la moto, la tecnología ha avanzado de una forma descomunal. Hoy día, gran parte de la formación que falta en el usuario de moto se puede suplir con tecnología en la moto. Hay motos que te permiten frenar en curva, cuando eso antes era impensable, cualquiera que haya llevado una moto en alguna ocasión sabe que en curva jamás se frena, por supuesto, el ABS que ya está muy extendido, el control de tracción, el control de estabilidad. Es decir, hay una serie de automatismos que permiten suplir la carencia de formación y de pericia del conductor.

Y, sin embargo, en España, desde hace más de 10 años yo ya no recuerdo casi un Plan PIVE para renovar el parque de motos. Tenemos un parque de motos con unos 10 años de antigüedad de media. Una moto de hace diez años no tiene absolutamente nada que ver con una moto de hoy en términos de tecnología, como mucho tendrá ABS, y la mayoría no. Cuando hoy, si compras una moto moderna, prácticamente te puede salvar del 50 o el 60% de las situaciones de riesgo que te encuentres. Por lo tanto, pedimos como usuarios que el Plan PIVE, o los planes semejantes, entren en la moto, y no solo en la moto eléctrica, sino también en la moto moderna en general, porque la tecnología va a salvar muchas vidas.

Por otra parte, tenemos un grave problema, y aquí hay que aportar otra solución, en los equipos de protección de motoristas. Hoy día, en el campo del usuario de la moto, menos, pero en el del motero, del aficionado a la moto, es raro ver a alguien que vaya sin equipo de protección. Hay que trabajar en la concienciación. Pero tenemos un grave problema, en España, según el estudio que hizo la Asociación Mutua Motera en el año 2012, la inmensa mayoría de los equipos de protección que se venden en España, aparte del casco, chaquetas, guantes, botas, espalderas, protecciones en general, no cumplen con la normativa de seguridad europea, no han superado las pruebas de seguridad, vienen sin etiquetado de seguridad europea, son prendas que se importan sin ningún tipo de control. Nosotros llegamos a poner varias denuncias, se llegaron a abrir varios expedientes, alguna administración con competencias en consumo se interesó por el tema y descubrimos que las administraciones de consumo no tienen ni idea de que existe esa normativa, y, por lo tanto, no la controlan, pero sigue pasando lo mismo. Ahora la situación probablemente haya mejorado, porque a raíz de ese informe que publicamos se levantó bastante revuelo, pero, probablemente estemos en una situación algo mejor, pero parecida. Para que se hagan una idea, doy solamente dos datos, el 98% de los guantes de moto que encontramos en el mercado, no cumplían con la normativa de seguridad, y, si no recuerdo mal, el 68% de las chaquetas y pantalones de seguridad tampoco la cumplían, más de la mitad. Incluso los cascos, que están sometidos no a normas de certificación, sino a normas de homologación, que se supone que hay mucho más control en relación con ello, había en torno a un 5 o un 6% de los cascos que no cumplían con normas de homologación; es decir, que eran cascos importados de forma ilegal. En Polonia, que se supone que están algo más atrasados que nosotros en este tipo de cosas resulta que cada vez que encuentran una partida de producto de seguridad en frontera la bloquean y la echan para atrás, y en España ni se controla, ni saben

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 50

que existe normativa en relación con esto. Hago un llamamiento a la Comisión para que, de alguna forma, podamos trabajar con las administraciones con competencias en Consumo para que entiendan que existe una normativa y que esto es tan importante como la alimentación.

Quedan dos puntos, la infraestructura y las medidas paliativas. La infraestructura es la bandera del colectivo motociclista, los famosos guardarraíles, la falta de conservación. Lo voy a simplificar, porque podríamos hablar días enteros. Hay un equipo de seguridad que ha salvado miles de vidas desde que se empezó a instalar en los años 70, que son los guardarraíles, pero en su momento no se pensaron para los motociclistas. España, en el año 1995 ya hubo un esbozo en la Orden circular 321, en la que se hablaba que se tenía que tomar alguna medida y se decía de poner la bionda debajo para tapar los postes y que no impactáramos contra los postes y no nos guillotinaran. Pero eso fue una pequeña chapuza transitoria. En el año 2001 se empezó a trabajar en una norma en condiciones, en el año 2003 se creó el grupo de trabajo, y en el año 2005 se aprobó la norma UNE 135900. En aquel tiempo ya era la norma más avanzada del mundo, y todavía lo es. Ya tiene segunda revisión, nosotros formamos parte del grupo de técnicos de trabajo que desarrolla esa norma y vamos ya por la versión de 2017, es decir, la tercera versión. Tengo vídeos, pero no tengo tiempo para ponerlos, se los podría pasar como documentación si están interesados, donde se demuestra cómo un sistema para protección de motoristas instalado en un guardarraíl puede salvar la vida en velocidad de impacto de 70 kilómetros por horas. Para que se hagan una idea, la Asociación Mutua Motera hizo un ensayo, conforme a norma, a 25 kilómetros por horas, con las protecciones que había antes de esta norma, y el motorista —decimos incorrectamente— moría tres veces, porque realmente, las fuerzas que se transmitían al cuerpo, al cuello, sobre todo, y a la cabeza del motorista superaban en tres veces y media lo que el cuello es capaz de aguantar.

Eso, contra las protecciones que había antes a 25 kilómetros por hora. Un SPM clase 70 es capaz de salvar la vida, generando lesiones leves o ninguna lesión a velocidad de impacto de 70 kilómetros por hora. Es decir, tenemos una norma y una tecnología, porque la industria española ha sido capaz de desarrollar sistemas que sean capaces de superar esta norma, que no tiene nadie en el mundo. Tan es así que, en Europa, intentamos a través de FEMA transponer la norma a la inversa, es decir, en vez de Europa a los países, de España a Europa. Eso es lo que iba a ser la EN 1317-8. No se consiguió por el veto de Alemania y sus países seguidores. ¿Y por qué vetó Alemania una norma así si es tan avanzada? Porque tenemos como siete u ocho fabricantes en España que son la punta de lanza en el mundo en esta materia, que es industria del acero junto con industria del plástico también, que se comería el mercado de Europa entera si esta norma fuera obligatoria en Europa. Por lo tanto, consiguieron que quedara como simple recomendación y que el único sitio donde sea obligatoria sea en España.

Dirán ustedes que esto para qué sirve, pues sirve, fundamentalmente, para salvar vidas. ¿Y cómo se cuantifica esto? Pues la propia Dirección General de Tráfico, dentro de la poca investigación que se ha hecho históricamente en España en materia de seguridad vial, en el año 2008 emitió un informe en el que se demostraba que de cada 100 motoristas muertos en siniestro de carretera, a 18 los mataba un guardarraíl, y el 18% de los heridos graves, que estamos hablando de casi 3000 heridos graves al año, también son heridos graves como consecuencia de un guardarraíl, porque producen amputaciones, producen arrancamientos de miembros, se guillotinan la cabeza, etcétera. Es decir, estamos hablando de que, de un plumazo, salvaríamos el 18% de los fallecidos y de los heridos graves. Esto, en el año 2007, que tuvimos un pico de casi 1000 muertos en moto, hubiera supuesto salvar casi 150 vidas. Hoy día, que por suerte tenemos muchas menos víctimas, aunque siguen siendo demasiadas, podía salvar al año en torno a 50 motoristas de la muerte, de lesiones graves se podrían salvar del orden de entre 220 y 250.

Dirán que eso cuesta dinero, pues sí, cuesta unos 30 euros por metro de barrera, pero si multiplicamos por toda la barrera que hay en España, que ni siquiera las administraciones la conocen, pueden ser miles de euros. Esto lo venimos solicitando desde el año 2007. Nosotros cuantificamos la posibilidad de proteger toda la red en unos 4000 millones de euros. En el año 2007, España tuvo un superávit de 18000 millones de euros, y sobrando dinero no se quiso proteger. Hoy por hoy, de los 166000 kilómetros que hay en España de carreteras, protegidos habrá unos 4000 o 5000; es decir, una gota en el océano. Y esto es cuestión de dinero, sí, pero también, y sobre todo, de voluntad política. Les voy a poner un ejemplo, Portugal, que tiene muchas menos motos que España, que es mucho menos rico que España, que sufrió una crisis mucho más profunda que la de España, resulta que decidió en el año 2005 que tenía que proteger a sus ciudadanos y decidió proteger todos los guardarraíles con SPM, y lo hizo. Si van ustedes a Portugal, fíjense en las barreras de contención y verán que prácticamente todas tienen un faldón por debajo. Su SPM es de menos calidad y de menor tecnología que los que se fabrican en España porque

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 51

ellos, como en aquel tiempo la norma española todavía no estaba, se fijaron en la única norma que había, que era la francesa, el protocolo Lier, que es mucho menos exigente que la española. Pero, aun así, tienen el país entero protegido, un país más pobre que nosotros. ¿Por qué? Porque decidieron, por voluntad política, que eso era prioritario. Y ya sabemos que no se hace de la noche al día, pero si queremos bajar la siniestralidad, las víctimas, de golpe un 18%, tomemos la decisión política de instalar sistemas para protección de motoristas, que, además, somos los que tenemos las mejores normas y la mejor industria. Generaremos empleo y generaremos una reducción de la siniestralidad drástica y rápida.

Para terminar, les hablo brevemente de las medidas paliativas. Hay países donde se exige por norma que los servicios de emergencia lleguen al lugar del accidente en menos de equis tiempo, 10, 12, 15 minutos, en España no, no sabemos cuánto se tarda en España en llegar, no tenemos información de este tipo, no digo que no la haya, pero nosotros no la tenemos. Según los datos de la Asociación de Socorristas de Emergencia de España, hay un margen entre el 2% y el 80% de las personas que se podían salvar con una atención inmediata y adecuada en el momento del siniestro. La diferencia es abismal, entre el 2%, con una mala asistencia, y el 80% que se podrían salvar con una buena y rápida asistencia. Claro, poner una ambulancia en cada curva no es posible, tendríamos que trabajar, y es nuestra propuesta, en extender los conocimientos, no profesionales, pero sí profundos, del socorrismo de emergencias. Se hace en otros países, se hace en Dinamarca, donde tres quintas partes de la población tienen conocimientos en socorrismo de emergencia y se sacan adelante el 80% de las víctimas, y se hace en Estados Unidos, donde se ha puesto como obligatorio para sacarse el carnet de conducir tener un curso avanzado en socorrismo de emergencia, porque, si cada conductor que va por la carretera tiene estos conocimientos, el primer conductor que pase detrás del accidente podrá mantener viva a la víctima mientras llega la UVI, para que pueda salvarla y llevarla al hospital.

De manera que aquí, si sumamos la infraestructura, 18%, las medidas paliativas, 80%, el factor humano, que en esto estamos convencidos de que con una adecuada formación del usuario podríamos evitar la inmensa mayoría de los accidentes, no le voy a decir ni el 80% ni el 90%, porque lo desconocemos, pero sí la inmensa mayoría de los accidentes. Porque, los que tenemos mucha experiencia en moto, casualmente, casi no tenemos accidentes y los moteros, ya saben, que los que no nos hemos caído nos vamos a caer, es decir que tarde o temprano caemos. Bien, pues los que más experiencia tenemos, resulta que tenemos muchos menos accidentes, o casi ninguno, luego la formación es fundamental para evitar el accidente; es decir, como medida de seguridad activa.

Factor humano, factor vehículo, que puede suplir las carencias del humano, equipo de protección adecuado, que cumpla con la normativa, infraestructura y medidas paliativas, solo con estas cinco medidas, de las cuales la única que le cuesta dinero a la Administración es la infraestructura, creo que podríamos, no reducir a cero, porque cero en número de víctimas es imposible mientras no haya vehículos autónomos al cien por cien, pero sí podríamos reducir a una cantidad mínima de víctimas nuestra circulación.

Con esto termino. Muchas gracias.

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

Para intervenir en el turno de portavoces tiene la palabra la portavoz del Grupo Ciudadanos.

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

Muchas gracias al señor Reyes por su exposición. Era nuestra intención que, en este ámbito, en el Congreso y que en esta Comisión las motos tuvieran voz, ya lo hemos hecho en otras ocasiones en el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tanto en el Pleno como la Comisión. Creo que es muy importante por un motivo, por lo que ha comentado de cifras y también por lo que veíamos en la primera comparecencia de hoy, en la que comentamos que el 46% de las víctimas de accidentes de tráfico, hoy por hoy, son vulnerables, y el 23% son víctimas de moto. Creo que si fuéramos capaces a nivel España de aplicar las ideas que nos ha propuesto hoy aquí, realmente podríamos ocupar el número uno del ranking europeo. ¿Y por qué? Pues, precisamente, porque países como Finlandia o países nórdicos que tienen unos valores muy positivos en seguridad vial, con muy pocos fallecidos, no tienen motos prácticamente. Así que, lo digo siempre, si somos capaces de proteger a los vulnerables, estaríamos en un lugar óptimo dentro de Europa. Ya somos referentes en muchos casos en seguridad vial y creo que, en parte, es por cosas como estas.

Como la que nos comentaba usted también del tema de los guardarraíles. Tenemos empresas que son mejores que el resto de empresas europeas en este sector y, de hecho, el dato que comentaba de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 52

que, precisamente, los alemanes boicotearon el voto para que saliera la normativa española, que era más restrictiva y más segura de SPM, creo que es un ejemplo clave de que podemos ser líderes en el sector. Yo creo que como nación no deberíamos tirarnos piedras contra nosotros mismos, así que yo creo que es un apunte importante para que, esté quien esté en el Gobierno, tenga esto claro y que se apueste de una vez por invertir. Porque, al fin y al cabo, es una inversión que puede generar empleo y puede dar empleo no solamente en España, sino que, si conseguimos que esa norma se apruebe, dará empleo en toda Europa. Es una oportunidad doble. Y, desde luego, es algo que se lleva reclamando muchos años. Creo que es justo.

Hemos hablado de muchas cosas, del factor humano. El factor humano y las distracciones causan muchos accidentes, pero es que el factor humano existe desde el primer momento que una persona coge un vehículo, y creo que debemos trabajar no solamente en decir que la culpa es del conductor, o del motorista, como comentaba usted al principio, que parece que se culpa al propio conductor de conducción imprudente y no, hay muchas acciones que se pueden hacer a nivel de la Administración para evitar que haya tantos accidentes, y el de los guardarraíles es un ejemplo clave y claro en el que se puede actuar.

Me ha sorprendido la cifra de falta de homologación del equipamiento de motos. Yo creo que deberíamos trabajar en eso y desde mi grupo presentaremos una iniciativa porque me parece realmente grave, creo que, efectivamente, se debe controlar, porque si no se está por desconocimiento... no conocer no significa que se exima de responsabilidad, como bien sabemos. Con lo cual, creo que es algo que deberíamos abordar en esta Comisión.

Hace dos días, el domingo día 16, hubo una manifestación multitudinaria de unos 7000 motoristas, por los números que he leído en prensa, que se manifestaron en la ciudad de Madrid y quería preguntarle por qué, porque imagino que habrá una causa clara para que esa manifestación tuviera lugar en Madrid y qué es lo que está ocurriendo con las motos en Madrid. Yo sé parte de la respuesta, pero me gustaría que usted me lo contara, me gustaría saber su opinión de primera mano, que usted estuvo allí.

Desde luego, tomamos nota de lo que nos ha ido contando, creo que nos tenemos que tomar muy en serio la seguridad vial de las motos, en general de los vulnerables, porque el mejor accidente es aquel que no se produce. En esta casa hemos estado modificando el Código Penal para tener una mayor protección de las víctimas de accidentes de tráfico. Ha sido una labor muy costosa en la que hizo falta consenso con los distintos partidos, pero también fue una labor muy bonita y muy necesaria. Pero, insisto, la prevención es lo más importante y, desde luego, el mejor accidente es el que no se produce.

Como segunda pregunta, nos ha dado cinco puntos, pero por si quiere añadir algo más, en qué medidas invertiría de manera general para que descienda la accidentalidad en España.

Termino. La última cuestión que ha comentado de tener conocimientos para poder asistir a otros conductores en caso de accidente, me parece que sería básico. En otros países es caso un requisito para el carnet de conducir. Creo que deberíamos valorarlo, a mí me parece importante. Voy a poner el ejemplo contrario, 1028 conductores en el año 2016 se dieron a la fuga y abandonaron a una víctima en el lugar del accidente, tendríamos que invertir mucho en educación para que eso se revierta. Desde luego, penándolo a través del Código Penal y dejando un mensaje claro de que quien se fuga, la paga, pero, también con educación, y si realmente fuera un requisito el tener conocimiento para ayudar y socorrer a otro cuando tienes el carnet de conducir, yo creo que sí sería muy positivo, porque instintivamente te vas a quedar y puede ayudar a que más conductores cambien su actitud. Tenemos que mandar un mensaje social y cambiar como sea esa lacra que tenemos ahora mismo, que es precisamente esa.

Creo que se puede unir una cosa con la otra y sería muy positivo. Muchísimas gracias, porque es una idea que nos ha comentado hoy y que puede ser muy buena. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Popular, el señor Istúriz.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Presidente, señor Reyes, muchas gracias. Como dice, la tarde ya pesa, pero debido a la intensidad y al interés que nos ha trasladado con todo lo relativo a los motoristas, pues aquí seguimos con ganas de seguir discutiendo sobre el asunto.

El de la moto es un mundo apasionante, desde el punto de vista empresarial, porque en España tenemos históricamente grandes firmas constructoras de motos, yo he sido motero en mis años mozos y lo conozco perfectamente, la industria hace que seamos punteros en la fabricación de determinadas circunstancias. La moto es una fuente de fiscalidad, una fuente de ingresos también. La moto está ahora mismo penalizada dentro de la seguridad vial. Y también tenemos el aspecto de la formación sobre la moto. Evidentemente, cuando ganó el Partido Popular fue uno de los ejes que se plasmó en las once

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 53

medidas que nos comunicó el ministro del Interior en la primera comparecencia que tuvo, y luego en otra específica. El Partido Popular lo ha manifestado en muchas de sus iniciativas parlamentarias, aquí a mi derecha tengo la fortuna de tener a nuestro portavoz, el señor Gamazo, que, desde luego, es un experto en esta materia, y se ha demostrado en muchas proposiciones no ley que se han planteado respecto a la seguridad de los motoristas, y con la culminación de la exposición que se hizo derivada de la moción consecuencia de la interpelación y la interpelación que hizo el Grupo Parlamentario Ciudadanos al ministro en el Pleno. Ahí se puso de manifiesto que el Gobierno del Partido Popular tenía mucho interés en salvaguardar, tanto el libre tránsito de los motoristas, como que fueran bien vistos en la sociedad, como garantizar que la seguridad fuera el máximo exponente.

También le quiero recordar que, en la constitución de esta Comisión de Seguridad Vial, el entonces presidente de la misma, el señor Pablo Casado, estableció cuatro estrategias de lo que tenía que ser esta Comisión, y la primera de ellas fue el que teníamos que cumplir el objetivo europeo, y por su puesto español, de accidentes cero. Siguió hablando también de la educación vial, que usted lo ha apuntado. Seguimos como objetivo el tratar y considerar adecuadamente las *smart cities*, el nuevo sistema de movilidad, el vehículo eléctrico, y, desde luego también, considerar de una manera muy contundente lo que significa la nueva industria del nuevo sector del automóvil.

Sobre esos cuatro ejes hemos seguido trabajando nosotros, y, desde luego, con el motorista en nuestro punto de mira. De hecho, dentro de estas once medidas hay muchas, que no se las voy a recordar porque usted ha leído los diarios de sesiones, pero me gustaría quedarme en que desde el año 2016 estábamos hablando de los sistemas de seguridad pasivos, de lo que es la herramienta, la moto, lo que uno lleva entre las piernas, y nunca mejor dicho. Nosotros establecemos la obligatoriedad de los sistemas de ABS como sistema mínimo en motocicletas de cilindrada superior a 125 centímetros cúbicos. También, como medida de seguridad, retomando lo que usted ha dicho de la concienciación o la formación de los conductores para una asistencia urgente en carretera, hemos sido precursores con el sistema del eCall, para que tanto en el casco como en el propio chasis de la moto vengan enseguida las asistencias. Por cierto, discrepo con usted en el tema de las asistencias. No creo yo que hiciera falta formar nuevos cuerpos de asistencia, sencillamente tenemos unas entidades y ONG magníficas como Cruz Roja y tenemos la sanidad transferida a las comunidades autónomas con unas magníficas herramientas de urgencias. Yo vengo de una comunidad como es Castilla y León, con carreteras especialmente complicadas, especialmente las de titularidad de la comunidad autónoma y de diputaciones y los sistemas sanitarios actúan de una manera inteligente y rápida, incluso hasta con helicópteros medicalizados que tenemos. Nosotros, en ese sentido, hemos puesto un énfasis terrible en las biondas, los guardarraíles, hoy en día con tecnología más moderna, los SPM, sistemas de protección de motoristas, que en mi época no se llamaban así.

Desde el año 1995 España ha sido pionera en el diseño de los mismos. Hemos pasado por tres planes de introducción de los guardarraíles. Empezó uno del 2004 al 2008, no se cumplieron los objetivos. En 2008 pilló la crisis, que de mil setecientos y pico que estaban presupuestados se hicieron 340 más o menos. En el año 2012 se retomó el asunto con una licitación para doscientos cuarenta y tantos kilómetros de cerca de más de 20 millones de euros. En definitiva, estamos de acuerdo con usted, los guardarraíles son los que, en los porcentajes que usted dice, salvan la vida en los casos de siniestros o de accidentes, tanto por decapitaciones o por mutilaciones. Por eso, desde el año 2012 hay en España más de 2150 kilómetros salvados por los guardarraíles, y también debemos considerar que prácticamente una cuarta parte de los que hay ahora mismo en España se han hecho desde ese mismo año.

No quiero olvidar en este tema el Plan de Infraestructuras de Carreteras que había diseñado el Gobierno del presidente Rajoy. Uno de los objetivos que tenía ese plan, aparte de lo que es generación de empleo, creación de riqueza y, sobre todo, adaptación de las carreteras, por ejemplo, las autovías de primera generación estaban totalmente obsoletas, era un plan muy ambicioso que era abordar la modernización de los SPM, los sistemas de guardarraíles, porque no hay que olvidar aquellos guardarraíles en forma de T que eran los que decapitaban y mutilaban, luego pasamos a los de forma C, y por último a los tubulares. En ese sentido, se estaba trabajando con el PIC. Ahora, el Gobierno del señor Sánchez creemos que desiste de la fórmula del PIC porque alegan una serie de inconvenientes económicos en cuanto a rentabilidades, contratos, que no pueden pasar de una cantidad determinada según la Ley de Contratación del Estado.

Pero, al margen de eso, consideramos que lo que usted nos ha contado es muy interesante, y hay cosas que me han dejado, no perplejo, pero sí un poco despistado. En cuanto a la formación para la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 54

obtención de la licencia del carnet de moto, nosotros estamos también de acuerdo en eso, y también vamos a hacer una iniciativa legislativa al respecto de reforzar la formación postobtención de la licencia de conducir. Porque, es evidente que dados los tiempos actuales y para que los motoristas tengan una mejor consideración a efectos de algún colectivo, sería muy interesante que nos fuéramos perfeccionando en el ámbito de la conducción. Y, ya no tanto en la pericia —y esto ya lo encajo en los sistemas de movilidad sostenible— sino en respeto y concienciación a las normas. Ya sabemos que los ayuntamientos, por ejemplo, el Ayuntamiento de Madrid, demoniza la moto hasta el punto que usted fue recibido en el Ayuntamiento de Madrid por el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, que también es motero, y les acompañó a la concentración que hubo de esos más de 7000 moteros que ha dicho la señora Irene, del Grupo Ciudadanos. Por eso, nosotros entendemos que no debe tratarse en la misma condición a los vehículos y a las motos en los accesos a las normas de hoy en día de los sistemas de movilidad. Porque, hemos oído en una anterior intervención que la contaminación no es, precisamente, uno de los males que tienen las motos.

Debido a los nuevos sistemas de movilidad sostenible, como son el *motosharing* o el *carsharing*, ¿no cree usted que cualquiera puede coger una moto de esa categoría y complicarse la vida él o complicar la vida a los que conviven con él? Es muy importante que los ayuntamientos, como el de Madrid, por ejemplo, en vez de restringir tanto el tráfico a las motos, o tanto a los vehículos de manera improvisada, sin haber hecho una planificación exacta y adecuada a las circunstancias, tuviera en consideración una serie de requisitos para que los arrendatarios de esas motos tuvieran las condiciones necesarias para trabajar.

Por último, le voy a hacer unas preguntas que me parece que son interesantes. El papel de los ayuntamientos, si se está trabajando correctamente, si hay una uniformidad, porque cada ayuntamiento tiene sus propias ordenanzas. Fiscalidad sobre las motos. Educación, que ya lo hemos abordado, y creo que es susceptible de mejora. El equipamiento, las medidas de seguridad pasiva del motorista, si son las correctas. Yo me he quedado muy sorprendido también con el tema de la falta de homologación y de esos porcentajes tan espectaculares, eso es cuestión de disciplinar a las comunidades autónomas que son las que tienen las competencias en materia de consumo. Por supuesto, la formación en conducir postobtención de la licencia. Y una pregunta que no quiero que se la tomen a mal, pero está en la calle, y es que si los motoristas tienen conciencia de lo que llevan entre las piernas en muchas ocasiones, la moto. Hablábamos del *motosharing*, y también, desde luego asistimos a un incremento del uso de las motos debido al *ecommerce*, hoy en día compras y te lo traen, y habitualmente el vehículo empleado es la moto, y también, sobre todo, con el traslado de comidas. Y, desde luego, lo que bien dijo en su momento el portavoz de mi grupo parlamentario, señor Gamazo, que la formación a efectos de seguridad e higiene en el trabajo en las empresas de las personas que conducen esas motos es fundamental. También en ese supuesto habría que dar un toque a las compañías aseguradoras, para generar una conciencia colectiva de seguros, a pesar de que hoy en día ha cambiado el tema del seguro con las motocicletas.

Termino, señor presidente, agradeciéndole, porque la verdad es que es muy interesante esta comparecencia y todas las que ha habido anteriormente. Para terminar, sobre la siniestralidad en las motos yo creo que influyen una serie de factores importantes derivados, primero, del propio piloto, derivados de la falta de saber convivir con las motos en los demás vehículos. Y en cuanto a las infraestructuras, que no las hemos abordado, los pasos de cebra patinadores. En carretera se podría señalar de otra manera, como hemos hecho en Castilla León la CL-613 y la CL-615, en las que se han señalado los arcenes con pintura verde. Las carreteras 2x1, como se ha puesto de manifiesto también. Hay muchas medidas, pero yo creo que, centrándome solamente en la siniestralidad, hay un *pull* de factores que tenemos que seguir machacando, y por eso le agradezco ese tono cordial que ha tenido, esa exposición tan amplia y también esa actitud que tiene usted de mano tendida con las administraciones, porque, en definitiva, son las que van a resolver el problema y las que van a hacer más agradable la vida a todos los motoristas.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Istúriz.
A continuación, el Grupo Socialista tiene la palabra.

El señor **QUINTANA MARTÍNEZ**: Gracias, presidente.

Me gustaría expresar mi agradecimiento al señor Reyes, presidente de la Asociación Mutua Motera por la exposición que ha llevado a cabo y por participar en esta Comisión tan importante para la seguridad de los moteros y de cualquier tipo de vehículo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 55

El de la moto es un sector en constante crecimiento, pero con un gran índice de siniestralidad. En el mundo mueren al año 300 000 motoristas, es decir, algo más de 800 al día, y los últimos datos oficiales en este país es de 359 muertes de motos y 49 de ciclomotores, con lo cual creo que es un tema suficientemente importante para que hoy usted esté aquí para ayudarnos a darle solución.

Es evidente que las motocicletas, y a otro nivel los ciclomotores, son sistemas de transporte, que cuentan con evidentes ventajas frente al gran reto de la movilidad que tiene la sociedad actual, especialmente en los núcleos urbanos. Son vehículos poco contaminantes, de bajo consumo, económicos, que ocupan poco espacio, y que posibilitan, a la vez, una movilidad eficaz. Pero no es menos cierto que, junto a sus evidentes ventajas, tanto en la Unión Europea como en España, las motocicletas están involucradas en una preocupante cantidad de accidentes de tráfico con víctima, que causan una fuerte y comprensible preocupación a los usuarios de estos vehículos en la sociedad, y en los que tenemos responsabilidades políticas. Los datos indican claramente que, dentro de los grupos vulnerables o de riesgo en el tráfico, los motoristas están entre los más destacados si se tiene en cuenta el elevado número de accidentes con víctimas en los que están involucrados. Del año 2007 al 2017 han muerto en España 5310 usuarios de estos vehículos, a los que hay que añadir unos 350 000 heridos de mayor a menor consideración. En este contexto hay dos datos esencialmente preocupantes, hasta el año 2014 el número de motoristas fallecido fue disminuyendo, pero en los años 2015, 2016 y 2017, este último, como he dicho anteriormente, con datos oficiales, se ha producido un aumento significativo de los muertos. Por otra parte, hay un dato estadístico grave en el que debemos reparar, actualmente hay unas 3 500 000 motocicletas que, siendo el 10% del parque de vehículos, ocasionan aproximadamente un 20% de los muertos.

Es de suponer que las causas de esta preocupante situación de accidentalidad son muchas y muy complejas. Aprovechando su presencia en esta Comisión, y dada su experiencia en el uso de estos vehículos, quiero hacerle algunas preguntas, quiero pedirle su opinión sobre las posibles causas que explican o motivan esta situación, con el fin de intentar ver la posibilidad de introducir medidas tendentes a mejorar la seguridad del amplio colectivo usuario de las motocicletas.

Siendo muy sintético, según los investigadores, la seguridad vial se asienta de manera conjunta sobre tres grandes pilares: los vehículos, las vías por las que circulan, y el denominado factor humano; a lo que habría que añadir la norma, con su correspondiente control o supervisión.

La verdad es que estaba ahora releendo las preguntas y lo ha explicado perfectamente, al menos las tres preguntas que tenía yo. Se las voy a leer por si algún dato se ha quedado en el tintero. En relación a la moto como vehículo, qué elementos, si los hay, piensa que están involucrados en los accidentes, frenos, neumáticos, suspensión, iluminación, etcétera, y qué cosas deberíamos mejorar, ITV, seguridad activa, seguridad pasiva, introducción a determinados ADAS (sistemas de ayuda a la conducción), etcétera.

En el contexto del vehículo, sabemos que en los coches hay una relación clara entre vejez —permítame el símil— y resultado del accidente. Numerosos estudios dejan claro que a mayor vejez del vehículo se produce una mayor gravedad en el siniestro. ¿Cree que esto también ocurre en el caso de las motos? Lo digo porque, según los datos, la vejez media de las motocicletas en España es casi de 15 años, una de las mayores de la Unión Europea.

Otra pregunta es de las infraestructuras, las vías por la que circulan las motocicletas. Sería muy importante que nos pudiera indicar sintéticamente cuáles son, en su opinión, los principales problemas con los que se encuentran los motoristas. Creo que lo ha comentado anteriormente, las barreras rígidas, barreras flexibles, mal llamados quitamiedos, la señalización, el diseño de la vía, las marcas viales resbaladizas, el estado del firme, la visibilidad, etcétera. Y según su experiencia propia, ¿cuáles son los mayores enemigos del motorista?

Por último, y en relación con el tercer componente de la seguridad vial, el factor humano, ¿qué cosas podríamos hacer? más formación, más campañas, más concienciación de los conductores de vehículos de cuatro ruedas, introducir el tema de la formación general de los conductores cuando van a obtener el permiso de conducir, mejorar las habilidades para conducir las motos y la mayor dureza sancionadora.

En fin, es evidente que, con la accidentalidad de las motos, objetivamente, tenemos un serio problema en España, pero como dijera hace años la Organización Mundial de la Salud, el accidente no es accidental y, por lo tanto, es explicable y prevenible. Con este espíritu le he formulado estas cuestiones, para que desde la experiencia de Mutua Motera nos transmita aquellas causas que usted piense que en la siniestralidad son más importantes y nos describa posibles estrategias para paliar el problema.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 56

Para acabar, le felicito por su intervención y agradecerle una vez más su presencia hoy en esta Comisión.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra don Jorge, del Grupo Podemos.

El señor **LUIS BAIL**: Muchas gracias, señor Reyes, por su comparecencia en esta Comisión. Seré breve para intentar reducir los tiempos.

Nos parece muy adecuada la exposición que ha hecho sobre la movilidad. Podríamos hablar de seguro también, ya que viene de Mutua Motera, pero nos vamos a centrar en movilidad. En cuanto a la comparativa que ha puesto, y que sigue en pantalla, sobre emisiones, estamos de acuerdo. Desde luego, la contribución a no mover una tonelada de hierro, en el caso de los automóviles, frente a mover 170-200 kilos en el caso de la moto, es evidente que tiene su repercusión y es evidente que afecta al medio ambiente, afecta a la economía y, desde luego, le da un papel a la moto en la movilidad del futuro. En cuanto a esto, hemos escuchado en la primera comparecencia a Anesdor, que comentaba acerca de la reglamentación que ha hecho de etiquetado la DGT y que no debería ser comparable la misma etiqueta en vehículos privados coches que en motos, ¿cuál sería su opción? No le he escuchado acerca de eso, pero de ahí es de donde parten los ayuntamientos, que hemos escuchado en la segunda comparecencia, para hacer la reglamentación en sus ordenanzas.

En cuanto a la educación vial, estoy de acuerdo con usted, la formación continua y permanente y las valoraciones que han hecho Ciudadanos y Partido Popular sobre lo mismo, creemos que tiene que haber una mayor concienciación, y, de hecho, cuando se modificó el Código Penal, algunas de nuestras enmiendas y nuestra posición expresada en Pleno iba acerca de la modificación de la Ley de Tráfico, y que, por lo tanto, tenía que asegurarse la educación vial y la formación al respecto. Eso sí, nuestras enmiendas fueron tumbadas por su patronal, así que le da las gracias, porque nos hubiera encantado, y en esto creo que estamos coincidiendo, en reformular la Ley de Tráfico, y le pediría que en sucesivas modificaciones haga lobby por el particular.

En cuanto a la protección en control de destino, teníamos una comparecencia en esta misma sala la semana pasada con la secretaria de Estado de Comercio y le hacíamos alguna de estas referencias. En cuanto a los acuerdos internacionales, vamos a hablar un poco de economía, acerca de los controles en destino y de que los acuerdos internacionales que está llevando a cabo el Gobierno del país traten de eliminar esos controles en destino. ¿Entiendo que sería usted favorable a aplicar controles en destino, a aplicar la seguridad por encima de la armonización normativa, que en algunos de estos acuerdos de nueva generación se está intentando fomentar?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, don Jorge.

Para terminar el turno que tiene a su disposición el compareciente tiene la palabra el señor Reyes.

El señor **REYES MARTÍNEZ** (presidente de la Asociación Mutua Motera): Gracias, señor presidente.

Voy a intentar también ser muy breve en las respuestas. En relación con la pregunta de Ciudadanos, de la señora Rivera, sobre por qué la manifestación de Madrid, y también de Barcelona, pues porque se está aplicando una política contraria a todas las recomendaciones de la Unión Europea y de los países que están más avanzados en esto. Es decir, la moto, como he dicho antes, es parte de la solución, no es la solución, pero tampoco es el problema, y lo que aporta a la parte del problema es la siniestralidad, y eso no se aborda eliminando la moto. Con perdón de la expresión, la política no puede ser «muerto el perro, se acabó la rabia», que parece que es lo que se ha pretendido en Barcelona, por ejemplo. De hecho, la concejalía en el mes de octubre, en unas jornadas, llegó a decir que la forma de reducir la siniestralidad de la moto era reducir la movilidad de la moto, es decir, acabar con la moto, y eso provocó la manifestación que hicimos en Barcelona. Porque, lógicamente, eso es el reconocimiento del fracaso de la Administración. Y en Madrid no se ha llegado a este nivel, pero se han adoptado dos medidas, primero, el no poder entrar en el centro como se entraba antes, a pesar de las ventajas que tiene la moto, y por otra parte, el intentar eliminar el aparcamiento de moto en la acera. Antes estaba regulado por ordenanza, es decir, no se podía aparcar de forma indiscriminada, y somos los primeros en defender que hay que procurar siempre no molestar a nadie, y hay que aparcar, hay que circular y hay que vivir conforme a la normativa, y hay que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 57

respetarla. Somos partidarios de que se sea muy duro a la hora de exigir el respeto a la normativa, es decir, que se sancione al que aparque mal y al que circule mal, pero lo que no se puede hacer es reconocer el fracaso, como se nos ha reconocido en el ayuntamiento, que había que sacar las motos de las aceras porque no se respeta la ordenanza. No, si no se respeta la ordenanza habrá que sancionar al que no la respeta, pero no sacar la moto de la acera, porque una de las grandes ventajas, como he comentado antes, que es el tiempo... Creo que no lo he llegado a comentar, pero la Federación Europea de Asociaciones de Motoristas hace un estudio de movilidad cada tres años, los dos primeros que ha hecho fueron en 2014 y 2017, en las principales ciudades de Europa, de cuánto tarda cada medio de transporte en llegar a un destino equis, generalmente entre 15 y 20 kilómetros. Se ha hecho en 16 ciudades y la media de ahorro de tiempo con la moto respecto al resto de medios de transporte son 45 minutos al día por persona transportada. Es decir, estamos ahorrando una cantidad de tiempo enorme a los ciudadanos y eso va en mejora de la productividad de las ciudades. Si sacamos la moto de las aceras, al final estamos perjudicando la posibilidad de aparcar fácilmente, y si perjudicamos esto incrementamos los tiempos de circulación de la moto y, por tanto, los tiempos de emisiones contaminantes. Luego, es una medida contraria a la política del propio ayuntamiento para reducir las emisiones contaminantes. Y esto va, lógicamente, en detrimento y en perjuicio de la productividad de la ciudad. Por eso nos hemos manifestado en Madrid, porque consideramos que es una política contraria a facilitar parte de la solución.

La segunda pregunta, en qué medidas invertiríamos de forma general para reducir la siniestralidad, yo creo que lo he comentado antes, sobre todo en estas cinco medidas. Se puede trabajar sobre muchas cosas más, el problema es muy complejo y se puede trabajar en mucho. Por ejemplo, no he mencionado apenas el tema de la investigación, sorprende que siendo, posiblemente, el primer problema del país en cuanto a número de víctimas, tanto mortales como heridos graves y leves, resulta que la poca investigación que se ha hecho en España en relación con esto la hizo la DGT en el año 2007, 2008 y 2009, hubo un par de informes y nada más, no se ha vuelto a saber, antes no se hizo y después tampoco. Ahora parece que en la mesa de trabajo, en el GT-52 se va a reactivar de nuevo la investigación, no sabemos todavía a qué nivel, pero esperemos que sea a un nivel en condiciones, porque realmente sorprende que siendo un problema tan grave nos limitemos a buscar medidas sin invertir en investigar por qué y cómo se produce el problema. Es fundamental, para saber cómo solucionar algo hay que investigar.

El tema del socorrismo, y con esto doy respuesta a la intervención del señor Istúriz, nuestro planeamiento no es crear nuevos cuerpos de personas o de profesionales que asistan a emergencias, tiene toda la razón, los que hay posiblemente son suficientes, son muy buenos, y están bastante bien dotados. Lo que nosotros planteamos es formar a la población en general, porque por muy bueno que sea el cuerpo, por muchos helicópteros que tengamos, siempre hay un tiempo que transcurre desde el momento del accidente, hasta que se notifica, hasta que el equipo profesional se moviliza y ese equipo llega. Y eso es insalvable. Pero los ciudadanos estamos en todas partes, si todos tuviéramos los conocimientos suficientes para mantener a la víctima viva en condiciones razonables hasta que llegue el equipo de emergencia, se salvaría muchas más vidas. Como digo, hay ejemplos como Dinamarca, en donde se llega a salvar hasta el 80%.

En relación con lo que planteaba de las más de mil fugas, es sorprendente. Por una parte, está el miedo a lo que pueda pasar, y la cobardía, por supuesto, y, por otra parte, esté el no saber qué hacer. Si no tienes conocimientos sobre qué hacer y te encuentras con una víctima, que es una visión aterradora para todos, y encima te sientes culpable, no lo justifico, por supuesto, me parece muy bien la reforma del código penal, y más dura tenía que ser, pero se puede explicar. Quizá con esta formación en socorrismo podamos, sumado a la labor punitiva del Código Penal, reducir las fugas.

En cuanto a las preguntas del Grupo Popular, una la he contestado antes. En relación a los kilómetros de SPM, yo tengo una cifra más favorable, en torno a 3000-4000, aunque también es verdad que no es exacta porque no la conocemos, porque intentar conseguir el dato de todas las administraciones que tienen competencias en infraestructuras es muy difícil, pero el dato de 2150 kilómetros de SPM es un poco desalentador. Primero, por lo que he dicho antes, porque si un técnico entiende que se debe instalar una barrera de contención, es porque entiende, conforme a normativa, que existe riesgo de salida de vía, y esa salida de vía puede causar más daños que si se pone una barrera de contención que contenga el vehículo. Si existe ese riesgo, existe para todos los vehículos, para el turismo, para la moto, para el camión y para todos, por lo tanto, el criterio humano y el criterio técnico, desde nuestro punto de vista debería ser que se se puede evitar poner el guardarraíl, mejor, porque eso sería aplicar lo que llamamos tecnología de circuito, es decir, eliminar obstáculos en la vía.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 58

Pero, en la mayor parte de la carretera no se puede hacer, por lo tanto, si hay que poner un guardarraíl, donde haya un guardarraíl tiene que haber un SPM, porque hay un número enorme de motociclistas que somos usuarios vulnerables, más de cinco millones en España, que tenemos el riesgo de matarnos contra ese guardarraíl, y concretamente, según datos de la DGT, en unos de los pocos estudios que se ha hecho, el 18%, concretamente. Por lo tanto, consideramos que se debe ampliar a toda la red. Es una inversión importante, pero es verdad que es una inversión que genera investigación y desarrollo, que genera empleo y que genera el salvar vidas y salvar lesiones.

El tema del IPN, que ha comentado antes, y los postes tubulares, al final —y no lo decimos nosotros, lo dijeron los médicos, la solución es o quitar la barrera cuando se puede, o poner un faldón que es el SPM actual. Pero cambiar el IPN por un poste C o poste en tubular, que es verdad que nuestro colectivo lo reivindicaba en aquel momento, luego se ha demostrado, porque nos lo han dicho los médicos de emergencia, que fue un gran error, porque el IPN cortaba, y ese corte de un brazo, de una mano o de una pierna, en muchas ocasiones se puede reimplantar, y tenemos casos como el de Andrés Pérez Rubio, que se cortó las dos manos y se las reimplantaron. Pero, la lesión que causa un poste C o un poste tubular es de arrancamiento, y eso no se puede recuperar. Y, segundo, los médicos años después nos dijeron que habíamos cometido un error, porque el IPN no solo corta limpiamente, sino que, además, cauteriza, mientras que lo demás hace un destrozo irreparable. Pero bueno, eso lo hemos sabido después. Ahora, cambiar todo por IPN sería una locura, lo único viable es hacer una política de intentar eliminar barrera y proteger la que tenga que estar con SPM.

El tema del *motosharing*. Creo que más problema que con quién la puede coger, que es verdad que la puede coger cualquiera que tenga autorización para ello, no solo el que tenga carnet A1, A2 o A, o si es un ciclomotor, la licencia de ciclomotor. El problema puede venir entre los que tienen autorización vial, carnet B+3, pero es que también pueden coger una de 125 que se compran en la tienda. Es verdad que tienen más fácil acceder al *motosharing*, porque solo es pagar los euros que vale el tiempo que lo utilice y ya está. Hay más problemas con el *motosharing*, el tema de B+3 es un problema que se tiene que solucionar vía formación, porque es difícil echar atrás una medida así, que facilita la movilidad, aunque genera riesgo. Pero hay otro problema, en la moto suele haber un casco, ahora ya empieza a haber dos cascos, cada uno de una talla, y si mi talla no coincide, pues llevo un casco que no me sirve, y, además no hay guantes, que hoy no son obligatorios, pero igual mañana sí, viendo lo que se está haciendo en el grupo de trabajo. Con lo que, el problema también está en el tema del equipamiento, con el tema del B+3 tenemos que trabajar, y mucho, en formación.

El papel de los ayuntamientos y si se está trabajando bien. Pues depende del ayuntamiento. Aquí tenemos un problema, que se ha comentado en la ponencia anterior, de falta de uniformidad. Si España es un país de reinos de taifas por las comunidades autónomas, en los ayuntamientos es ya demencial, porque cada uno se inventa lo que quiere, lo mismo pintan los pasos de peatones de colores ilegalmente, porque la norma deja muy claro cómo tiene que ser un paso de peatones, lo mismo ponen poesías en los pasos de peatones cuando resulta que tenemos un gravísimo problema de atropellos de peatones por distracciones, y no solo van distraídos con el móvil, sino que encima les ponemos poesías para que se distraigan más cuando van a cruzar la calle. Y no hay una autoridad que sancione nada, y eso nos sorprende, es algo que venimos pidiendo hace mucho tiempo, una agencia estatal independiente de seguridad vial, que tenga carácter transversal y con poder coercitivo sobre todas las administraciones. Hoy no lo he puesto aquí, porque sé que eso va a ser casi imposible, porque para eso tendríamos que poner de acuerdo a todas las administraciones y cada uno, dentro de su reino de taifas, no va a querer hacerlo, porque va a suponer que, por encima de Fomento, por encima de la DGT, por encima de Sanidad, por encima de Industria, va a haber alguien que mande sobre ellos. Y eso es muy difícil. Porque lo que no puede ser es que las administraciones sean las primeras que incumplan la ley y nadie las sancione, lo único que tenemos es ciudadanos que protestamos, pero poco más, y eso es un problema de fondo muy importante. Los ayuntamientos son el exponente más cercano al ciudadano de lo que está ocurriendo en este sentido, se inventan señales, se inventan pasos, de todo.

La fiscalidad. La moto está muy perjudicada en relación con el auto, para empezar por el impuesto de circulación, antes se ha dicho que estaba mal organizado porque se pagaba en función de potencia fiscal, pero es que, si eso está mal, imagínese cómo está el de la moto, que se paga en función de cilindrada. Y una moto con una potencia fiscal semejante a la del turismo, pongamos 14 caballos fiscales, paga como un 60% más por ese impuesto que el coche, con lo que un vehículo que aporta movilidad sostenible, que aporta productividad a la ciudad, resulta que lo perjudicamos y lo gravamos con el impuesto. Hay

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 59

ayuntamientos que sí han tomado medidas en relación con esto, Vigo, concretamente, que prácticamente ha eliminado ese impuesto dentro de lo que le permite la ley, pero el resto no quiere ni oír hablar del tema.

Que si tenemos consciencia de lo que llevamos entre las piernas. Yo creo que los moteros, sí, los que somos aficionados a las motos sí, y probablemente en los primeros años no, que es cuando tenemos la mayoría de los accidentes, por experiencia propia y por la de todos mis compañeros, pero luego sí, somos muy conscientes. Por eso, creo que es uno de los colectivos más vertebrados de España, en el sentido que las asociaciones estamos trabajando mucho en este sentido, para concienciar a los nuestros, los primeros, de lo que llevan entre las piernas, y que no hay que tenerle miedo, pero sí hay que tenerle respeto, y hay que saber llevarlo.

Creo que poco más. En relación con las preguntas del Grupo Socialista, las causas de la siniestralidad de la moto, antes he hablado sobre medidas que proponemos, que entendemos que van a ser eficaces, que son económicas, que son rápidas y que son realizables.

Las causas de los siniestros de moto y de vehículos en general, son muy complejas, empezando por el factor humano, pues sí, la falta de formación, muchas veces —sobre todo al principio— no somos conscientes de lo que llevamos entre las piernas o de lo que llevamos entre las manos si llevamos un coche. Y también tenemos que trabajar mucho en concienciación, de lo que llevamos, del peligro que se corre y de la necesidad de formación, porque la que nos dan en la autoescuela no es suficiente. ¿Las causas? Probablemente la falta de formación influya mucho en las causas de los accidentes, y puedo enseñar cientos o miles de vídeos en los que se ve una situación de riesgo, que si hubiera estado formado el piloto, y hablo de piloto porque las motos se pilotan, no se conducen, no porque vayamos rápido, sino porque formamos parte del vehículo, en los que se ve claramente que, con conocimiento, si hubiera mirado donde tenía que mirar, si hubiera frenado cuando tenía que frenar, si no se hubiera asustado y se hubiera tumbado, se podría haber evitado el accidente, y, sin embargo, por esa falta de formación no se evita el accidente y se produce el siniestro. Entonces, uno de los factores, sí, el factor humano, la falta de formación.

Otro de los factores es la mala conservación de la vía. Pasa lo mismo que con la moto, la tecnología en la moto puede salvar las deficiencias de formación del conductor, una vía correctamente conservada, correctamente diseñada y correctamente protegida, también salvaría miles de siniestros y miles de víctimas de accidentes de tráfico.

La moto también puede ser un factor que cause el accidente, pero en menor medida. Falta de conservación de la moto, se presta muy poca atención al neumático, y es posiblemente la parte más importante de la moto, porque es lo que nos sujeta al suelo. Hay neumáticos que van sin presión, los vemos por la calle a diario, neumáticos que están cristalizados porque, como no se les ha perdido el dibujo, no los cambian y no se dan cuenta que se convierten en la rueda de Pedro Picapiedra. Y eso es falta de formación también. Entonces, sí, el vehículo puede influir, y en muchas ocasiones puede que lo haga, el problema es que se mide poco. Y se mide poco porque hay otro problema, que es la falta de formación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado a la hora de investigar el accidente. No digo que no se investigue bien, hay muy buenos profesionales, pero tienen falta de medios y falta de formación en un elemento que es crucial, primero, el vehículo, y segundo, la infraestructura. La Guardia Civil de Tráfico no recibe formación y no se está dispuesto a darles formación. He tenido varias reuniones con los distintos generales de la agrupación de Tráfico en relación con esto y no se quiere dar formación a la Guardia Civil de Tráfico en materia de normativa de infraestructura. ¿Por qué? Porque si los agentes de Tráfico se dan cuenta de los problemas que hay de seguridad en la infraestructura, eso pasaría a formar parte de los atestados, y podría formar parte de denuncias, y eso parece ser que no se quiere ver. También hay un problema de formación en este sentido, y son los propios agentes de la Guardia Civil y los agentes de Tráfico los que piden esto, es decir, no es una crítica a ellos, todo lo contrario, es una crítica al sistema.

Los mayores enemigos del motorista, yo creo que el mayor enemigo del motorista son los guardarraíles, porque nos matan y nos matan muy mal y de forma muy desagradable, como suele pasar cuando uno se muere. Pero, probablemente, el mayor enemigo sea la ignorancia, la falta de formación nuestra y del prójimo.

En el factor humano se puede mejorar esto, la formación a todos los niveles, del motorista, del que hace la infraestructura, del que la conserva, del que nos ayuda y nos protege en la carretera, que es la Guardia Civil, y de todo el mundo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 60

En relación con el Grupo Podemos, una aclaración, aunque nos llamemos eso es error mío, aunque nos llamemos Asociación Mutua Motera no tenemos nada que ver con los seguros, lo que pasa es que en un origen quisimos crear una mutua de moteros y para moteros que no conseguimos nunca y por eso nos llamaron los de la Mutua Motera y decidimos llamarnos así, ya que nos llamaba todo el mundo así, pero, realmente, somos una organización de usuarios.

Respecto al etiquetado de la moto, no conozco muy bien el detalle, por tanto, no puedo opinar sobre cómo se ha decidido el etiquetado de la moto, en función de qué tipo de emisiones, pero, desde luego, si se ha hecho de forma similar a como se ha hecho el impuesto de circulación, el impuesto de vehículos de tracción mecánica, ya digo que está mal. Y probablemente esté mal también porque no se ha tenido en cuenta los tiempos de desplazamiento, porque si realmente queremos medir las emisiones contaminantes de un vehículo, no solo se deben medir en función de tantos litros, tantas emisiones por kilómetro recorrido, sino tantas emisiones también por tiempo de funcionamiento, porque en las ciudades están mucho tiempo funcionando sin hacer kilómetros. Y eso seguro que no se ha tenido en cuenta, y, por tanto, probablemente esté mal diseñado en ese sentido. El resto lo desconozco y, por tanto, no puedo opinar.

En cuanto a la enmienda que propuso Podemos, ha mencionado mi patronal, no es nuestra patronal. Se engloban dentro del sector de la moto los fabricantes, los vendedores, los comerciantes y los usuarios, pero somos totalmente diferentes, tenemos intereses comunes e intereses diferentes. No se puede meter en el mismo saco a mí, como usuario de Windows y a Bill Gates, creo que tenemos intereses diferentes, y los de Bill Gates son totalmente loables, defendibles y justificados, pero los míos son diferentes, sencillamente. Desconozco qué papel tuvo la patronal en ello y, por lo tanto, no puedo opinar.

Lo que no he entendido es lo de si somos favorables o no a los controles en destino. No he entendido muy bien cuál es la pregunta. Ah, sobre los equipos de seguridad. Eso es lo que proponemos que se haga, se tendría que hacer un control exhaustivo por parte de las administraciones de consumo, y lo mismo que hacen con los alimentos y con el medicamento, tienen que hacer con cualquier equipo o elemento de seguridad, y más uno que afecta a uno de los grupos más vulnerables de la carretera, que somos los motociclistas.

Gracias.

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

Muy brevemente quiero hacer dos referencias, porque cuesta mucho estar subido aquí seis horas y estar callado, hay veces que te dan ganas de reventar. Paso de peatones con texto, aquí lo hemos denunciado, yo, personalmente, lo he denunciado en una pregunta escrita, me pareció una manchada, un factor de distracción al peatón y el peatón bastante se distrae ya con muchas cosas como para encima ponerle texto.

Seguridad pasiva. En un momento determinado me cayeron unas cuantas guantadas del mundo de la moto porque en una intervención pública reclamé que se hiciera obligatorio la protección, al menos, de manos y torso. Me parece que usted está en la misma línea que yo y eso me congratula. Yo, en mi vida me he montado en una moto, odio las motos desde que era muy pequeñito, pero el sentido común me inclinaba a que, además de la cabeza, había que proteger manos y torsos porque eran especialmente vulnerables.

Para concluir, el turno de portavoces.

Tiene la palabra la portavoz de Ciudadanos.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Gracias, presidente. Simplemente agradecer la comparecencia, no voy a utilizar este turno.

Muchas gracias por todas las aportaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, don Jaime Mateu Istúriz.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Agradecer al señor Reyes, la verdad es que hemos pasado un rato interesante, amable, y, sobre todo, profundo en cuestiones técnicas.

Nada más.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 696

19 de diciembre de 2018

Pág. 61

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, su portavoz.

El señor **QUINTANA MARTÍNEZ**: Gracias, presidente.

Agradecerle la comparecencia de hoy y todo lo que nos ha aportado. Esperemos que en un futuro sigamos trabajando con asociaciones como la suya, que permiten dotar de mayor seguridad a los usuarios de la moto.

El señor **PRESIDENTE**: El portavoz de Podemos, don Jorge, tiene la palabra.

El señor **LUIS BAIL**: Muchas gracias, señor Reyes, y disculpe quizá alguna referencia que no haya sido oportuna. Solo puntualizar, por lo que comentaba de las declaraciones de la concejala Vidal, que el pasado 28 se reunió con los representantes de la organización de la concentración exponiéndoles la actitud del ayuntamiento por colaborar y contar con ellos para trabajar en el futuro de la movilidad. Y desde nuestro grupo y desde las ciudades estamos encantados de que la moto juegue el papel que le corresponde en esa movilidad del futuro y tenerlos en cuenta en cuanto a sus reivindicaciones.

Muchas gracias.

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

Muchísimas gracias, señor Reyes.

Sin nada más pendiente en el orden del día, levanto la sesión.

Eran las diez y diez minutos de la noche.