



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2020

XIV LEGISLATURA

Núm. 228

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

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

Sesión núm. 5

celebrada el jueves 12 de noviembre de 2020

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

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

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

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

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

Sin más preámbulos, doy lectura a la declaración.

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

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

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

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 3

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 4

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

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

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

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

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

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

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

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

MINUTO DE SILENCIO.

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

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

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 5

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

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

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

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

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 6

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

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 7

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

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

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

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

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 8

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 9

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

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 10

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 11

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

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

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 12

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

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

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

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 13

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

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

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

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

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 14

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

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

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

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

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

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

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

Muchas gracias, Domingo, tuya es la palabra.

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 15

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

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

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

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 16

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

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

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 17

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

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 18

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

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 19

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

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

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 20

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 21

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

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

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

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

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

Muchas gracias. **(Pausa).**

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

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 22

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 23

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

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

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

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

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

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

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 24

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

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

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

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

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 25

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

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

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

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

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

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

Quiero, asimismo, traer a debate o llamar la atención sobre las víctimas de la contaminación, un número creciente y que se cifra en decenas de miles, aunque es bastante desconocido. Estudios recientes hablan de 30000 víctimas en España por contaminación y también demuestran que hasta un 15% de las muertes de COVID pueden venir inducidas por la exposición a contaminantes, una cuestión que hasta ahora no ha sido demasiado tenida en consideración.

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

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 26

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

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

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

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

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

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

Gracias. **(Aplausos)**.

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

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 27

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 28

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

Perdonen por mi extensión.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias, Mar.

El segundo turno es para Fernando, de Stop Accidentes.

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

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

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

Como ya creo que antes hemos comentado también, nos solidarizamos con quienes sufren la pandemia del COVID-19, porque evidentemente estamos hablando de dos pandemias en las que muere mucha gente por desgracia. El Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de la Violencia Vial es para todos nosotros un día muy emotivo en el recuerdo siempre presente de nuestros seres queridos. Evidentemente, aunque lo tengamos todos los días, ese día todavía es peor. Sin embargo, por las circunstancias actuales de la pandemia, este año no vamos a poder conmemorarlo. Por los protocolos que están establecidos no vamos a poder realizar aquellos actos que habitualmente hacíamos en manifestaciones públicas en las diferentes ciudades. Y como lo más importante es salvar vidas no queremos que haya ningún tipo de riesgo por este tipo de concentraciones que otros años hemos realizado. Solo les pedimos a las autoridades que se unan a nosotros con una declaración pública de apoyo y compromiso, como la que se ha hecho hoy aquí, como nos pide Naciones Unidas, para reducir la siniestralidad vial en un 50 % en 2030, cumpliendo así con los ODS. Nosotros vamos a tener diferentes actos en ciudades de España, insisto, no van a ser como otros años, pero sí vamos a iluminar monumentos y a hacer diferentes actos. En el caso de la Comunidad de Madrid y en otras comunidades se están haciendo también con pantallas en los autobuses, pantallas en los metros y en los tranvías, de forma que concienciamos también a la gente que monta en el transporte público, que es muy importante, y también lo que queremos es iluminar edificios. Por ejemplo, en el Ayuntamiento de Valencia se va a hacer, en Barcelona, en La Coruña y si me permiten, muy brevemente, voy a leerles el manifiesto que desde Stop Accidentes hacemos todos los años en el que, como decimos, todos somos víctimas. Eso está referido al propio domingo. Entonces decimos: Hoy hace exactamente veinte años fundamos la ONG Stop Accidentes. Éramos unas pocas familias indignadas que sufrían en soledad, pero firmemente decididas a luchar contra la violencia vial ante la indiferencia de la sociedad, a unir voluntades para salir del silencio y a reconocer la inmensa tragedia diaria de los mal llamados accidentes de tráfico. Ha sido y es nuestro compromiso prevenir la pandemia del tráfico que cada año en el mundo mata, como ya hemos comentado antes, a 1 355 000 personas y deja malheridas a más de 50 millones. En nuestro país, durante el pasado año 2019, 1333 personas dejaron su vida en el asfalto y hubo 6534 heridos graves. No aceptamos lo inaceptable, porque sabemos que se puede evitar. Hoy también nos solidarizamos con quienes sufren el COVID-19. Estamos padeciendo dos pandemias con consecuencias muy parecidas y nos estamos enfrentando, más allá del dolor y de la angustia de las familias, a uno de los más graves problemas de salud pública que repercute en el desarrollo social y en la economía del país, aunque en el tráfico tenemos la vacuna: respetar las normas. Hoy, Día Mundial en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 29

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 30

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

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

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

A continuación, la señora Doménech tiene la palabra.

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

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

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

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

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

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

Gracias. **(Aplausos)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 228

12 de noviembre de 2020

Pág. 31

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

Antes de concluir la sesión, la vicepresidenta quería también saludar a los comparecientes.

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

Muchas gracias.

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

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

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

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

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

Si más, se levanta la sesión.

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