



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2009

IX Legislatura

Núm. 331

## NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. EMILIO OLABARRÍA MUÑOZ

Sesión núm. 9

celebrada el martes 23 de junio de 2009

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Celebración de las siguientes comparencias, para el estudio de la incorporación de la seguridad vial a la empresa:

- De la señora presidenta de la Fundación Antena 3 (Bieger Morales). A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 219/000103.) ..... 2
- Del señor director de Audi España y máximo responsable del programa «Attitudes» (Caballero González.) A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 219/000102.) ..... 8

	Página
<b>Comparecencia del señor representante de comunicación y relaciones institucionales (Tamames Ramírez), para presentar los avances de Michelin en materia de seguridad vial y de conducción eficiente y explicar las acciones emprendidas para hacerlos llegar al conjunto de la sociedad. A petición del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 219/000249.) . .</b>	<b>13</b>
<b>Comparecencia de la señora directora de publicidad, comunicación y responsabilidad social corporativa de Liberty Seguros (Lahera Sanz de Diego), para informar sobre la seguridad vial en los planes de prevención de riesgos laborales de las empresas. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 219/000072.) . . . . .</b>	<b>21</b>

**Se abre la sesión a las once y cinco minutos de la mañana.**

**CELEBRACIÓN DE LAS SIGUIENTES COMPARECENCIAS, PARA EL ESTUDIO DE LA INCORPORACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL A LA EMPRESA:**

**— DE LA SEÑORA PRESIDENTA DE LA FUNDACIÓN ANTENA 3, DOÑA CARMEN BIEGER MORALES. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 219/000103.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señores comisionados de la Comisión de Seguridad Vial, tenemos el honor de contar con la presencia de la presidenta de la Fundación Antena 3, doña Carmen Bieger Morales. Nos va a informar sobre sus planes en un medio de comunicación importante, que nosotros además hemos glosado de forma muy apologética; queremos y nos interesa mucho a los miembros de esta Comisión que los medios de comunicación se comprometan en la lucha contra la siniestralidad, que es una de las grandes patologías con las que convive cualquier sociedad moderna. Desde esa perspectiva le cedo la palabra a doña Carmen Bieger para que explique lo que tenga por conveniente.

La señora **PRESIDENTA DE LA FUNDACIÓN ANTENA 3** (Bieger Morales): En primer lugar quiero agradecerles sinceramente su invitación para participar en esta Comisión en relación con el papel de los planes de prevención de riesgos laborales en las empresas, y espero que el ejemplo del grupo Antena 3 pueda iluminarles o ayudarles en algún modo.

Como ustedes bien conocen, en el grupo Antena 3 nos hemos planteado la seguridad vial como una prioridad dentro de nuestra política de responsabilidad social corporativa. Entendemos que los medios de comunicación pueden y deben informar y entretener, pero también somos conscientes de nuestra enorme capacidad, tanto prescriptora como de movilización social, cuando nos encontramos ante temas que preocupan a la sociedad. Conscientes de este poder, y como ejercicio de la responsabilidad ante el mismo, en 2008 quisimos darle

mayor peso y empuje a nuestra preocupación por la seguridad vial, que desde años atrás ya estaba teniendo su propio espacio. Así, confío en que sus señorías recuerden, por ejemplo, En la carretera un poquito de por favor o el No corras, nen, que todavía pueden verse en los adhesivos de muchos taxis.

Como decía, en 2008 lanzamos Ponle freno, que responde a la única preocupación de contribuir a salvar vidas, y que por su dimensión y alcance, aunque no abandona la óptica constructiva, sí adopta un tono más didáctico y formal en sus contenidos. Ponle freno no pretende ser una campaña de comunicación, sino un movimiento social a favor de la seguridad vial, una plataforma que cuenta ya con el apoyo y la colaboración de numerosas instituciones, administraciones públicas y entidades, así como de miles y miles de ciudadanos y a la que, tratándose de un colectivo sensible en esta materia como son ustedes, les invito a adherirse a través de la página web [www.ponle freno.com](http://www.ponle freno.com). Pero aunque han sido muchas las cosas que Ponle freno ha hecho y ha conseguido, no debemos olvidar que es una acción relativamente reciente: el pasado marzo celebramos su primer aniversario. En estos meses de trabajo hemos dedicado mucha de nuestra atención y nuestros esfuerzos a la concienciación de los conductores, a hacerles sentir que la seguridad vial es algo de todos y que pueden participar, y así les hemos invitado a que dejen sus denuncias, protestas y propuestas en un contestador especialmente habilitado al efecto; a movilizar a las administraciones públicas para que resuelvan algunos temas vitales en esta materia, como la señalización y arreglo de los puntos negros, también entendidos como tramos de concentración de accidentes; a la formación de los más jóvenes mediante acciones que denominamos Ponle freno junior, y que se realizan bajo el paraguas de la Fundación Antena 3; y por supuesto al peatón, que es el eje central de este segundo año de Ponle freno.

Y como no podía ser de otra forma, también estamos comenzando a generar un Ponle freno interno, dirigido a todos los empleados del grupo Antena 3 y sus familiares. Este programa de seguridad vial para empleados se desarrollará en varias fases, y me congratula anunciarles que la primera se ha puesto en marcha ya recientemente. Para esta primera fase, aunque lógicamente todo lo que vamos a realizar tendrá su repercusión en los desplazamientos

diarios, laborales o no, también tenemos el objetivo de anticiparnos a esos grandes desplazamientos que se realizan en el periodo estival, aunque no tengan a estos efectos la naturaleza jurídica de desplazamientos in itinere. La primera fase de este programa comprende cuatro acciones, que les voy a enumerar a continuación. En primer lugar, cursos prácticos de conducción segura y eficiente; esta formación persigue los siguientes objetivos: conocer el comportamiento del vehículo ante situaciones límite, conocer el funcionamiento de los sistemas de seguridad activa del vehículo y cómo controlarlo en situaciones de riesgo, y conocer las técnicas de conducción ecológica que ayudan a contaminar menos y a consumir menos. Estos cursos se realizarán en circuito, en las instalaciones del INTA, que es el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial, y son posibles gracias a la colaboración del Comisariado Europeo del Automóvil (CEA), al que agradezco desde aquí su esfuerzo y colaboración. Como muestra del apoyo a la formación en seguridad vial y del interés en que se realicen, estos cursos tendrán lugar dentro de la jornada laboral y su coste será íntegramente asumido por el grupo Antena 3. En esta primera etapa se han ofertado 96 plazas, que han tenido muy buena acogida, puesto que ya estamos recibiendo solicitudes de inscripción por más de 50.

En segundo lugar, cursos *online* sobre seguridad vial. Esta formación, que está diseñada por la Fundación Mapfre y que se apoya en las nuevas tecnologías, permite alcanzar un número de alumnos muy superior, así como modular su realización en función de la disponibilidad temporal de cada alumno y sus intereses. Como creo que ya conocen esta herramienta y cómo funciona, simplemente he de recordarles que entre sus contenidos se encuentran varios módulos. Así, los relativos al factor humano —fatiga, sueño, efecto de los medicamentos—, los correspondientes al estado del vehículo —su mantenimiento, los sistemas de seguridad de que dispone y cómo manejarlos—, un amplio apartado sobre los distintos tipos de vía y sus normas —preferencias de paso, estacionamientos, paradas permitidas, etcétera—, así como la legislación aplicable, entre otros aspectos. Para esta formación se ha creado la figura de un gestor, que es la persona que concede las autorizaciones y realiza el seguimiento de cada uno de los alumnos y módulos, tratando tanto de optimizar las posibilidades formativas de esta herramienta como de evitar que pueda limitarse a un mero cumplimiento formal, si bien esta formación ciertamente no tiene el carácter de obligatoria.

En tercer lugar, prácticas con simuladores de conducción. Para ello durante tres días laborables los simuladores de coche y de moto, que son propiedad de la Fundación Antena 3, estarán en las instalaciones de San Sebastián de los Reyes, que es la sede del grupo, a disposición de todos los empleados. Estos simuladores son una herramienta de sensibilización que tratan de concienciar sobre conductas poco adecuadas. Se gestionan a través de unos psicopedagogos que han sido formados previa y específicamente para esta actividad.

Y por último, para los familiares de más de catorce años se realizará en las instalaciones de Antena 3 un *road show* que producen IRSA y Aesleme. Por si no lo conocen, se trata de una representación teatral con resultados altamente eficaces en prevención y formación de seguridad vial. Es un proyecto que concientia a los jóvenes a través de un espectáculo multimedia, que cuenta con efectos especiales de imágenes muy impactantes, así como con testimonios de los protagonistas de un accidente de circulación, y cuyo objetivo es evitar accidentes reales.

Desde la Fundación Antena 3 trabajamos mucho con niños y jóvenes, y especialmente en materia de seguridad vial. Nos parece que con estas acciones que desarrollamos conseguimos dos objetivos: por un lado, adelantar la formación y la sensibilización de este colectivo en estas materias, y por tanto ganar un tiempo precioso, evitando adicionalmente la posible adquisición de malos hábitos. Pero por otro, convertir a los chavales en prescriptores, porque como podrán entender, cuando un niño dice: papá, no corras, es un mensaje mucho más poderoso que el que pueda lanzar la propia Dirección General de Tráfico o cualquier otra entidad. En el caso de los adolescentes consideramos que es fundamental tanto formarles como darles herramientas para que puedan negarse a participar en conductas de riesgo, sin que ello les comporte la sensación de no aceptación o exclusión del grupo. Se trata en definitiva de que desarrollen una conciencia, que actúen como modelos ante sus compañeros, y también que puedan, por qué no, corregir a los adultos. Estas son, un tanto resumidas, las líneas generales de la primera fase de nuestro programa de seguridad vial para empleados. En próximas etapas estamos gestionando otras actividades que les anticipo de manera sucinta.

Realización de un estudio del perfil del conductor y de los hábitos de conducción entre los empleados que componen el grupo; a través de encuestas, que en principio se cumplimentarán de manera anónima, podríamos tener información más precisa sobre los aspectos más relevantes en los que habría que hacer trabajo. Así por ejemplo, si estamos ante un colectivo amante de la velocidad, que tiene aversión al riesgo o que desprecia las normas; si tiene costumbre de revisar la presión de sus neumáticos, si descansa cada dos horas, o qué tipos de conducta adopta. Los resultados de los test, adicionalmente a ayudarnos a centrar los puntos de mejora, individualmente también ofrecerán una información de alto valor añadido para todos aquellos que los cumplimenten.

Realización de talleres de primeros auxilios, que están especialmente diseñados para los casos en los que se haya producido un accidente y que permitan adquirir la formación básica en estas situaciones, en las que es fundamental actuar con rapidez. Para ello ya hemos hablado con Cruz Roja y disponemos de una primera aproximación en cuanto a posibles contenidos y duraciones.

Un plan de trabajo para establecer una red social que permita compartir coche. Consideramos que esta iniciativa es especialmente interesante para aquellos trabaja-

dores que están en la sede de Madrid de Antena 3 Televisión y Onda Cero Radio, dado que se encuentra en un polígono industrial a las afueras de la ciudad, y que tendría impacto sobre un gran porcentaje de la plantilla. Una vez en funcionamiento esta red podría ampliarse a otras empresas cercanas del polígono.

Otra de las iniciativas es una jornada de educación vial para los hijos de empleados. En la línea de todo lo expuesto anteriormente, esta jornada se diseñará con el objetivo de formar y concienciar a través del juego y la experimentación personal, por lo que muy posiblemente se realice en un circuito infantil, aunque aún eso está por definir.

También entendemos que podríamos desarrollar una serie de talleres monográficos. Así por ejemplo pensábamos realizar uno sobre los sistemas de retención infantil, tanto la elección de la sillita adecuada como de su correcto anclaje, apoyándonos en un material audiovisual que ha elaborado la propia Fundación Antena 3, o una sesión específica sobre los neumáticos. Con respecto a esto último de momento vamos a aprovechar la promoción de Michelin actualmente en vigor, según la cual se pueden revisar los neumáticos de manera gratuita y en la que se facilita un medidor del estado de los mismos y un atlas de carreteras. Desde esta semana estará disponible en la intranet del grupo toda la información relativa a esta acción, que será la misma que aparezca en la página web [www.revisatusneumaticos.com](http://www.revisatusneumaticos.com), para que puedan beneficiarse de ella todos los empleados. Como ven, esta también puede ser una vía de trabajo con otras entidades, en la que uniendo iniciativas se favorezcan e impulsen los objetivos de ambas. Estamos totalmente abiertos a potenciar esta línea de trabajo.

Desde el grupo Antena 3 esperamos que todas estas medidas tengan buena acogida y que cumplan con el objetivo que nos hemos propuesto de mejorar la seguridad vial, tanto en general como en los desplazamientos relacionados con motivos laborales.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Bieger, por su interesante exposición. Esta comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Popular, y en su nombre tiene la palabra el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Muchas gracias, señora Bieger, por su comparecencia; verdaderamente teníamos un enorme interés en oír lo que nos tenía que contar, que quedara en el «Diario de Sesiones», y que sirviera sin ninguna duda para las conclusiones de nuestro trabajo en esta Comisión.

Nosotros lo hemos dicho, lo decimos siempre, muchas veces, porque estamos convencidos: el problema de la seguridad vial es un problema de responsabilidad; la responsabilidad es un asunto personal, y se llega a ella desde el conocimiento y desde la convicción. Por tanto la implicación de los medios de comunicación en un tema como la seguridad vial nos pareció siempre de enorme importancia. Y Ponle freno es sin ninguna duda

ya un movimiento social, usted lo ha dicho perfectamente, y desde luego un ejemplo claro de cómo hay que hacer las cosas y cómo se hacen bien. Yo creo que es un ejemplo a seguir, y que sin ninguna duda no sólo se ha limitado —por lo que nos acaba de decir además— a una campaña de publicidad, que hubiera sido lo más fácil, sino que la propia empresa ha interiorizado los valores que llevan a defender la seguridad vial hasta sus últimas consecuencias, y lo traslada incluso a su funcionamiento interno.

Yo he tenido ocasión de leer la memoria de responsabilidad social corporativa, que está al alcance de todos y colgada en Internet, y me parece del mayor interés, con un capítulo específico para la seguridad vial, y donde a mí me llama mucho la atención y me parece de enorme importancia el capítulo dedicado a la juventud, a eso que se llama educación vial, y de la que tanto se habla y tan poco se hace. Sin embargo yo creo que precisamente la iniciativa del grupo Antena 3 es un ejemplo, porque más que introducir en los currículos escolares asignaturas nuevas se trata de que se incorpore al espíritu más lúdico de los niños, y que desde el principio aprendan jugando a responsabilizarse en un tema de tal importancia.

Nos parece también muy importante la enorme penetración social que ha tenido la campaña, básicamente a través de los dos grandes instrumentos Antena 3 y Onda Cero, y no olvidamos que el grupo Antena 3 es un grupo multimedia de enorme importancia y que llega incluso a producir películas —en el festival de cine de Málaga tenemos un ejemplo claro—; y también el esfuerzo por introducir en el contenido de las series que se pueden ver en televisión o en los propios filmes que son producidos por el grupo Antena 3, o en Movierecord para empezar y como aperitivo de la película que podamos ver, nos parece que es sin ninguna duda apostar de verdad por la seguridad vial, porque al final se trata de conseguir esa responsabilidad a la que yo me refería, y sin ninguna duda eso se consigue a través de las buenas prácticas de convivencia que se ven reflejadas en esos medios visuales que tienen tanta importancia en este momento.

Nos llama hoy mucho la atención el Ponle freno interno; nos parece que es un ejemplo claro de responsabilidad social corporativa, y como ya decía cuando uno está convencido de lo que hace, al final lo puede hacer aún mejor. Por eso yo creo que es un buen ejemplo a seguir. Vivimos tiempos de dificultades económicas, no se puede negar; las empresas tienen como primer objetivo garantizar su viabilidad y mantener el empleo, pero no hay duda de que en la medida en que podamos trasladar que la responsabilidad social corporativa es un buen instrumento no sólo de proyección social de las empresas, sino también de conseguir oportunidades para que el desarrollo económico no se pare, conseguiremos también convencer a quienes son más reacios de que no se pierde el tiempo incorporando a los procedimientos internos y a los cuadros de mando de las empresas un asunto de tanta relevancia social como es la seguridad o la inseguridad vial, quizá mejor dicho. Por ello le agradezco su comparecencia;

vuelvo a decirle que es del mayor interés, que la vamos a leer detenidamente, y que va a servir sin ninguna duda para que las conclusiones de nuestra Comisión se vean enriquecidas por su colaboración.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del grupo de Convergència i Unió el señor Jané tiene la palabra.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, para el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió es una gran satisfacción tener hoy aquí a doña Carmen Bieger, presidenta de la Fundación Antena 3, y sirva también esta comparecencia como reconocimiento no sólo de la labor que realiza la Fundación Antena 3, sino de la implicación personal de su presidenta en los temas de seguridad vial. Creo que es un ejemplo, un ejemplo que desde otros ámbitos debería seguirse, porque ha conseguido un trabajo importante, una concienciación que ha tenido algo esencial en la sociedad del siglo XXI: ha tenido traslación mediática, y esto salva vidas. Todo aquello que tiene traslación mediática no se queda en un mero estudio, sino que tiene una traslación en medios de comunicación; en este caso las propias campañas Ponle freno, impulsadas desde Antena 3 o desde Onda Cero, han dado sus frutos y sus resultados, han ayudado a concienciar a la sociedad, y con eso, repito, han ayudado a salvar vidas, a prevenir accidentes, y esta es una actividad noble que debe ser motivo de impulso desde el Congreso de los Diputados, y por tanto es muy acertada su comparecencia hoy aquí para que exponga lo que han hecho, y para que sirva también de reconocimiento de lo que están haciendo. Lo que les decimos desde Convergència i Unió es que el camino es largo, que la autocomplacencia en temas de seguridad vial no es buena ni positiva, y que siempre nos queda más por hacer que lo que hemos hecho; por tanto no hay que bajar la guardia.

Yo quiero poner de relieve dos aspectos en los que su fundación ha tenido especial éxito. Uno de ellos es la campaña que iniciaron para intentar que se señalizasen los puntos negros, esos tramos de concentración de accidentes; la necesidad de alertar al conductor de la presencia de ese punto fatídico donde lamentablemente se dan muchos accidentes; esa señalización era útil, ustedes emprendieron la campaña y ustedes consiguieron también ese compromiso, y por tanto debe tener ese reconocimiento hoy aquí. Quiero decir por otro lado —y el presidente Olabarriá coincide, yo creo, totalmente con lo que voy a manifestar—, que esa alerta de puntos negros lo que debe hacer es obligar a las administraciones públicas responsables de las vías a que dejen de ser puntos fatídicos, a que se invierta en ellos para mejorar el pavimento, si hay una curva peligrosa buscar un trazado que sea más idóneo, que no sirva para que, una vez señalizados, nos olvidemos de ellos, sino de señalar un punto donde la administración responsable de la vía debe actuar para que en un futuro deje de serlo.

El otro aspecto —que además tuvimos en la Comisión de Interior posibilidad de que fuera finalmente aprobado

por unanimidad— se refiere al destino de las sanciones para, que se dirijan a actividades de seguridad vial, de prevención de accidentes de tráfico. Aquí también vamos en la misma línea, sabe que Convergència i Unió ha sido muy sensible a este tema, lo llevábamos ya en nuestro programa electoral, y todo aquello que tenga esa repercusión mediática nos ayuda. Por tanto, enhorabuena por la labor que realizan; empeño de futuro en que no bajemos la guardia y sigamos con nuevas campañas.

Por último quiero excusar mi presencia en esta Comisión; sabe la compareciente que tengo precisamente una comparecencia hoy en Antena 3, dentro de menos de una hora, con lo cual tendré que desplazarme precisamente a Antena 3, y no podré estar presente ni en las respuestas que nos dé ni para saludar —y agradezco su presencia— hoy aquí al director de Audi España, Manuel Antonio Caballero, que hará su comparecencia, y de manera también muy especial la presencia de doña Silvia Carrasosa, con quien hemos colaborado en temas de seguridad vial en ese programa Actitudes, de Audi; por tanto es también una gran labor y un gran ejemplo para todos el hecho de que desde la empresa privada se impliquen en esos temas. Quiero pedirles a ambos comparecientes que, aunque exista un contexto de crisis económica, no relajemos lo que es inversión en seguridad vial, porque al final es la mejor inversión que podemos hacer ya que nos lleva a esa labor preventiva de evitar accidentes, de evitar sufrimiento, evitar muertes, y por tanto vamos en la buena línea.

El señor **PRESIDENTE**: Esto es todo un ejemplo de interacción: Antena 3 viene al Congreso y usted va al ente Antena 3 para intercambiar seguramente útiles reflexiones.

Por último tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Bienvenida, señora Bieger, a esta Comisión de Seguridad Vial y para la Prevención de Accidentes de Tráfico, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

Yo quería empezar mi intervención dándole las gracias por un lado, y manifestándole un doble deseo: gracias por la labor pedagógica que desde la Fundación Antena 3, que desde la plataforma Ponle freno vienen ustedes realizando; gracias por la labor de concienciación que vienen también realizando, y en este sentido hay que señalar que afortunadamente cada vez el conductor, en general, es más consciente de lo importante que es cumplir con toda una serie de medidas de seguridad cuando se está conduciendo. Ya se ha desterrado esa sensación que hacía unos años existía de que ser un infractor era poco menos que ser un héroe; hoy afortunadamente el héroe es el que respeta las normas de tráfico, el héroe es el que consigue salvar vidas. Gracias también, señora Bieger, por la labor reivindicativa que desde la plataforma Ponle freno vienen ustedes realizando. Como se ha comentado, las dos campañas especiales que ustedes

pusieron en marcha han dado sus frutos, unos frutos importantes y unos frutos que nosotros, el Grupo Parlamentario Socialista, le agradecemos. También un doble deseo, le decía: en primer lugar, que cuenten también con el Grupo Parlamentario Socialista en todas sus campañas; que cuando decidan poner en marcha una campaña sepan que nos van a tener a nosotros a su lado, y que también les vamos a apoyar, y quizá también podamos contribuir al éxito de esa campaña. Y el segundo deseo es que no dejen de preocuparse y ocuparse por la seguridad vial, porque tal como se ha dicho ayudarán de una forma importante a salvar vidas.

Quería aprovechar también su presencia hoy aquí para dar las gracias a todos los medios de comunicación por la importante labor que vienen realizando desde hace ya tiempo, y lo mucho que han contribuido a que hoy podamos disfrutar —aunque los índices de muertes siguen siendo muy elevados, pero aun así— de tener unas cifras de hace cuarenta años, con tres veces más de parque móvil, y en cambio estamos en unos índices de víctimas de los años sesenta. Y fíjese en la importancia del dato, yo ni tan siquiera había nacido por aquellas fechas. Por lo tanto vaya desde aquí mi agradecimiento para los medios de comunicación, que sin duda será compartido por todos los miembros de esta Comisión.

Todos los que estamos aquí coincidimos en la voluntad de evitar más muertes, en la voluntad de reducir accidentes y mejorar la seguridad vial. Quisiera también felicitarla puesto que hoy ponen ustedes en marcha una jornada muy especial, la Jornada 3.0 de seguridad vial, una jornada que empezó, si no tengo mal entendido, sobre las seis de la mañana. Yo, antes de venir aquí, he estado siguiendo por Internet un poco cuál era, en qué consistía esta jornada, y la verdad es que me ha parecido muy satisfactorio lo que allí se estaba diciendo.

Aprovecho también para hacerle dos preguntas que dos ciudadanos, dos conductores enviaron por correo electrónico a esta plataforma de Ponle freno para que se les contestara desde el programa que hoy se está realizando, y quisiera que usted me diera su opinión. Decía uno de los correos: Creo que acciones como las que realiza Ponle freno sirven para ayudar y concienciar más a los conductores. ¿Por qué no impulsan más este tipo de iniciativas? ¿Por qué cree usted, señora Bieger, que las empresas no impulsan más este tipo de iniciativas? La segunda pregunta que también le quería trasladar de un telespectador o internauta de ustedes decía: Países europeos como Francia, Holanda o Alemania superan a España en mentalidad y desarrollo en seguridad vial. ¿Qué nos falta a nosotros? ¿Qué es lo que cree usted que nos falta a los conductores españoles?

Como usted seguramente comparte la seguridad vial es una responsabilidad compartida, no valen las iniciativas aisladas, hay que marcarse objetivos posibles, y hay que implicar a la sociedad civil. Tenemos planes estatales, autonómicos y locales, pero creemos desde el Grupo Parlamentario Socialista que es el momento de implicar también a los empresarios y a los trabajadores.

Este es el reto, este es el objetivo de este bloque de comparecencias: que se hable de la seguridad vial en los planes de prevención de las empresas. Entendemos que hay que convencer y no imponer. Por lo tanto creemos que es importante que se empiece a incorporar en los planes de prevención de las empresas, de forma voluntaria, pero con la conciencia de lo importante que es que en esos planes de prevención de riesgos laborales se empiece a hablar también de seguridad vial, porque desgraciadamente son muchísimas las víctimas por accidentes de tráfico de carácter laboral.

Por ello nos parecen muy acertadas las iniciativas que también internamente nos ha expuesto usted que el grupo Antena 3 está poniendo en marcha; queremos animarles a que continúen en esta línea y les pedimos que por favor no abandonen esta senda que ustedes han iniciado, y han arrastrado, también hay que decirlo, a otros medios de comunicación, y de nuevo le agradecemos su presencia hoy aquí, esperando que podamos tener una colaboración más estrecha con ustedes.

El señor **PRESIDENTE**: Este sí es el momento en que la compareciente puede glosar o comentar lo que han dicho los portavoces.

La señora **PRESIDENTA DE LA FUNDACIÓN ANTENA 3** (Bieger Morales): Son muchas cuestiones, y vamos a ver si consigo dar respuesta a todas ellas.

Por un lado es verdad que intentamos adaptar los contenidos de nuestros distintos soportes y distintos perfiles en función de a qué público nos dirigimos. Por ejemplo respecto a los jóvenes, que efectivamente es un colectivo que también nos preocupa por las altísimas cifras que se están registrando con ellos de accidentalidad y de muerte, y sobre todo la casuística que se concentra en fin de semana. Estamos haciendo recientemente trabajos sobre el conductor alternativo, que efectivamente no es solo para los jóvenes, sino también para los adultos, y lo hacemos segmentando un poco los soportes que más nos ayudan, en este caso nuestra cadena radiofónica, que es Europa FM, que es una radiofórmula dedicada más que nada a los jóvenes; y también a través de las series de ficción, efectivamente como comentaban ustedes. Lograr distribuir los contenidos de manera horizontal en toda nuestra programación y en todos nuestros soportes es un reto, pero nos parece también que es la manera más efectiva de hacerlo, y tiene sus dificultades, porque en la producción, aunque la dirigimos cuesta hasta cierto punto ajustar los guiones. En este sentido seguiremos haciendo énfasis por un lado en los niños, y por otro por supuesto en los jóvenes, que como les decía al principio nos interesa mucho darles las herramientas para que socialmente ellos puedan defenderse y decir no sin que esté mal visto. Para nosotros eso es aflorar el problema, y de alguna manera crear conciencia social entre este colectivo.

Respecto a los ánimos para no reducir la inversión, la verdad es que estamos todos bastante satisfechos; el

momento es malo; somos creo que el primer anunciante dentro del grupo Antena 3, por la cantidad de espacios que ocupamos, tanto en televisión como en radio. Pero este proyecto, porque no es una campaña, es mucho más que eso, este proyecto no nació, como algunos creen, por ningún accidente en concreto de ningún directivo o de algún familiar de ellos, sino que nació por una preocupación interna, sincera, y que tiene el consenso de todo el consejo de administración, y creo que esa fuerza también nos ayuda mucho en nuestro trabajo del día a día. El único riesgo que corremos es agotar la comunicación, y también ahí tratamos de modular épocas de más énfasis con épocas un poquito más ligeras, sin abandonar la comunicación, pero también tenemos que ser conscientes de que a lo mejor podemos cansar al espectador.

Respecto a siguientes pasos, por supuesto quedan muchos por dar. Ahora mismo estamos haciendo, también como habrán visto, una campaña de concienciación respecto a los padres para que pidan que los autobuses que desplazan a sus hijos tengan cinturón infantil. En septiembre, con motivo de la vuelta al cole, haremos trabajos con los propios niños y les diremos también si el autobús tiene el cinturón cómo deben ir sentados, porque de nada nos vale tener todos los medios si luego los niños van revoloteando por el autobús. Nos dirigiremos también a este colectivo para intentar concienciarles a ellos de cómo es la mejor manera de que viajen. Por supuesto seguiremos haciendo trabajo con el peatón. Intentamos también crecer dentro de los soportes y de las nuevas tecnologías, y esta Jornada 3.0 efectivamente es un pequeño experimento, es un programa de cuatro horas de televisión en directo que se va a emitir a través de Internet.

Preguntaban por qué no se impulsa más, y en el caso de los medios audiovisuales primero tengo que decir —y lo agradezco— que un medio de comunicación tiene la suerte de canalizar y capitalizar o catalizar el esfuerzo que hacen muchos agentes en seguridad vial. Los logros que conseguimos no son logros en solitario. Hay mucha gente que viene trabajando a favor de la seguridad vial durante los últimos años de manera excelente, y nosotros es cierto que como medios de comunicación tenemos ese poder de convocatoria y de catalización de que ocurran cosas, y creo que es también lo que se nos debe exigir: que impulsemos y que sigamos aquellas cosas que entre todos podemos conseguir. Esta Jornada 3.0 es un pequeño experimento también para ver otros soportes, para dar cabida a otros públicos, y realmente hasta la fecha los programas de seguridad vial tal cual no han tenido excesivo éxito en la audiencia. Antena 3 en un pasado tuvo un programa que se llamaba, si no recuerdo mal, Diez centímetros cúbicos, y todos acababan un poco languideciendo. Son intentos con debates y con temas un poco más polémicos, pero veremos a ver qué tal es el resultado. En cualquier caso estamos muy animados.

También me preguntaban qué le falta al conductor, o qué nos falta en general, porque creo que todos somos conductores y esto no podemos tratarlo como algo ajeno, sino que es muy próximo. Es difícil de decir, pero a veces

tenemos la sensación de que el coche es una prolongación del salón de nuestra casa. Si hay algo que podemos decir que nos falta es quizá el respeto a los demás. Estamos compartiendo un espacio común y hay unas normas a las que tenemos que ajustarnos, y es el respeto de esos valores quizá un poco intangibles de quién llega primero o por qué yo voy a llegar antes que otro, por qué tengo el derecho a colarme, por qué no tengo que respetar, por qué las normas están para unos, pero yo soy más listo que el resto, y yo puedo tener ese beneplácito de no respetar las normas. Si hay una palabra es el respeto, y por eso también ahí nuestro trabajo con niños y jóvenes, porque esto se inculca desde pequeño. Efectivamente creo que se está cambiando la mentalidad de la velocidad y del riesgo, pero sin duda nos llevará un tiempo conseguirlo.

Respecto a la involucración de empresarios y trabajadores, al final lo bonito de este tema es que es tan próximo como que nos toca a todos y nos afecta a todos. Desde el grupo Antena 3, como les decía, sí que ha habido una involucración directa del consejo de administración y de la altísima dirección desde un principio; creo que eso ha avalado todo el proyecto respecto al resto de trabajos que hay por hacer, que es un trabajo añadido efectivamente; como se pueden imaginar, este es un trabajo que hacemos además de nuestro trabajo diario, con lo cual no hay muchos recursos disponibles, pero ciertamente los resultados nos animan a seguir y a empujarlo, y esperamos también que entre los trabajadores tenga buena acogida. De momento parece que sí en estas primeras iniciativas, y yo creo que al final será un orgullo de todos el conseguir identificarnos con algo.

Nosotros hemos querido que Ponle freno no sea solo una iniciativa del grupo Antena 3, sino un producto de todos; por eso Ponle freno no tiene más marca que la suya propia. Y hemos querido que este ejercicio valiente de compartirlo tenga sus frutos, es uno de los pilares del éxito, y además estamos encantadísimos de participar con todas las entidades, con todos los grupos parlamentarios, con todos aquellos que quieran empujarlo, porque creo que es una lucha que tiene que ser común y que este es un trabajo en equipo.

Creo que no quedaba ninguna pregunta más; continuaremos por supuesto, porque esto no se acaba aquí, y les agradezco los reconocimientos; me pone un poco la carne de gallina, por la responsabilidad que implica, pero seguimos; nos queda todavía.

El señor **PRESIDENTE**: Agradecimientos merecidos en este caso, después de haber comprobado la doble dimensión, además, relativa tanto a los propios trabajadores de la empresa como a los televidentes, que quizá por su dimensión cuantitativa tenga al final, desde la perspectiva de los trabajos de esta Comisión, una relevancia. Muchas gracias, señora Bieger, y esperemos que continúen ustedes, y si me permite la licencia que sean copiados por otros medios de comunicación.

— **DEL SEÑOR DIRECTOR DE AUDI ESPAÑA Y MÁXIMO RESPONSABLE DEL PROGRAMA «ATTITUDES», DON MANUEL ANTONIO CABALLERO GONZÁLEZ. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 219/000102.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a continuar con las comparecencias solicitadas. Nos honra con su presencia don Manuel Caballero González, cuyo sucinto currículum estoy en condiciones de exponer. Cuenta con una experiencia de treinta y cinco años en el sector del automóvil, que es una experiencia prolongada; desde el año 1996 forma parte de la compañía Audi, en la que ha desempeñado el cargo de director de ventas y director de Audi Fórum, el centro de representación de la marca en nuestro país; licenciado en peritaje mercantil, y lleva diez años al frente —y esto es lo que nos interesa en esta comparecencia, que se glose y se desagregue lo que se está haciendo— del programa Attitudes. Es uno de los programas, Attitudes, —no sé si lo estoy pronunciando correctamente—, que esta Comisión ha querido destacar, por su relevancia sobre todo para que los comisionados seamos ilustrados sobre los problemas de la siniestralidad, una gran patología contra la que queremos luchar.

Señor Caballero, sin más tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR DE AUDI ESPAÑA Y MÁXIMO RESPONSABLE DEL PROGRAMA ATTITUDES** (Caballero González): En primer lugar, y en nombre de mi empresa, Audi, quisiera agradecer tanto al presidente como a los miembros de la Comisión de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico su amable invitación para participar en esta comparecencia.

Lo cierto es que para una empresa como la que yo represento en estos momentos, donde la seguridad vial forma parte intrínseca de nuestra cultura corporativa, estar aquí hoy es una excelente oportunidad que entendemos que culmina en buena parte nuestras aspiraciones como empresa socialmente responsable. Aunque mi corta intervención versa básicamente sobre qué es la iniciativa social de Attitudes, promovida por Audi, quisiera en primer lugar centrarme brevemente en nuestra empresa, aunque al fin y al cabo hablar de Attitudes y hablar de Audi es hablar de lo mismo. Es más, creo que una iniciativa como la de Attitudes solo la podía haber creado una marca como Audi, porque en nuestra empresa la interacción entre vehículo y conductor es un elemento clave de nuestra cultura corporativa.

Lo hemos dicho en muchas ocasiones: la mejor tecnología y la mejor seguridad de un automóvil siempre serán insuficientes y no servirán de nada si su conductor hace un uso indebido del mismo durante el proceso de conducción. Para nosotros es tan importante tener en consideración el factor tecnológico como el factor humano, especialmente a través de su concienciación e implicación de la seguridad vial. Por esto, toda la labor

que desarrolla Audi a nivel tecnológico para que sus vehículos cuenten con la máxima seguridad se complementa también con una importante labor a nivel de responsabilidad social en materia de seguridad vial, especialmente como digo centrada en el factor humano. Esa ha sido la constante que ha guiado el camino de Audi ya en nuestros cien años de vida.

Partiendo, pues, de esta máxima, Audi en España creó en el año 2000 el programa Attitudes, una iniciativa pionera e innovadora en el sector del automóvil en España, dotándola de su propia personalidad, y con un régimen de funcionamiento plenamente autónomo de la marca, con el objeto de eliminar cualquier tipo de atisbo comercial que se pudiera plantear. Eso sí, al mismo tiempo sin ocultar tampoco la relación existente con Audi. Sinceramente creemos que el planteamiento hasta ahora ha sido el correcto, si nos atenemos a la implantación y, por qué no decirlo, al prestigio alcanzado en sus casi diez años de existencia. Attitudes es el programa de responsabilidad social corporativa de Audi, impulsado desde nuestra marca como una iniciativa social para expresar nuestro compromiso con la sociedad, a través de la educación vial y la protección del medio ambiente, las dos temáticas relacionadas con el mundo del automóvil que más implicaciones tienen en la vida actual. Una iniciativa que trata en alguna medida de reinvertir en la sociedad una parte de los beneficios que esta aporta a la marca.

El principal objetivo de Attitudes es convertirse en una plataforma que provoque la reflexión en aquellas personas y colectivos con inquietudes sociales, en los citados ámbitos de educación vial y medio ambiente; una plataforma social donde confluyan las inquietudes, las opiniones y los proyectos de voces sensibilizadas con el mundo que nos rodea. En definitiva Attitudes debe ser un instrumento de difusión para todos estos mensajes, y sobre todo con unos valores claros: el compromiso personal, la responsabilidad, la tolerancia, el respeto y también la libertad.

Tanto en el ámbito de la educación vial como en el del medio ambiente Attitudes desarrolla programas de concienciación y colabora para la implementación de propuestas ciudadanas, bajo un concepto común: el de la actitud vial. Se trata de un concepto que Attitudes ha decidido promover como eje central de su acción social, después de varios años de funcionamiento. Es un concepto que surge para dar respuesta a la necesidad de interrelacionar el ámbito de la educación vial con otros ámbitos como el de medio ambiente, en los que como ciudadanos debemos desarrollar unas actitudes básicas de convivencia ciudadana.

De los dos ámbitos de actuación descritos, me centraré básicamente a partir de ahora en el de educación vial. Hace ya diez años, cuando creamos Attitudes partíamos de la premisa de que en el mundo del tráfico todos somos parte implicada, y que todos debemos colaborar para contribuir a reducir los accidentes. Y pensábamos que la educación vial, tanto para niños como para jóvenes y también para adultos, es el mejor camino para conseguirlo. Por supuesto después de diez años, hoy seguimos pen-



sando lo mismo. Por eso Attitudes defiende una educación en valores con el objetivo de combatir un problema social tan trascendental como son los accidentes de tráfico. Pensamos que a través de la educación se fomenta la reflexión entre los ciudadanos, lo que ayuda a concienciar, sensibilizar y cambiar actitudes, porque para nosotros la educación es sinónimo de prevención.

¿Qué actividades desarrolla Attitudes en el ámbito de la educación vial para conseguir estos objetivos? A nivel infantil contamos desde el año 2000 con una escuela de educación vial, que anualmente visita diferentes ciudades de nuestro país, y por la que desde hace nueve años ya han pasado 40.000 niños de entre 9 y 11 años de edad. Los niños que visitan la escuela tienen la oportunidad de participar en distintos talleres educativos e informáticos, además de realizar prácticas con *karts* eléctricos, bicicletas, en el circuito, y también asisten a una charla teórica a modo de introducción de nuestro programa de educación vial Attitudes. Este programa va más allá de las intervenciones educativas clásicas basadas en el aprendizaje de normas y señales. Se centra en la adquisición y formación de actitudes y conductas viales positivas por parte de los niños, con el objeto de propiciar la toma de decisiones adecuadas en diferentes situaciones viales, tanto desde la perspectiva de su actual rol de peatón y pasajero como también como conductor de futuro. En suma, promover la cultura vial como forma de contribuir a una reducción de los índices de siniestralidad vial infantil.

El programa de educación vial Attitudes, elaborado en colaboración con el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia, está dirigido a alumnos de 9 a 11 años de segundo y tercer ciclo de educación primaria, y está adaptado al proyecto curricular vigente en la actualidad. Adicionalmente contamos con un programa educativo que ofrecemos a los colegios que visitan nuestra escuela, y en la actualidad se está implementando en unos 4.000 centros escolares de toda España, además de en numerosas policías locales que lo usan como material didáctico de base en sus actividades en los colegios de sus municipios.

El compromiso de Attitudes con la educación vial infantil se ha reforzado en el último año al incorporarnos al primer parque de ocio educativo de Europa, como es Micropolix, en San Sebastián de los Reyes. Micropolix recrea una ciudad en la que se desarrollan actividades lúdicas y educativas. En ella los niños tienen la oportunidad de divertirse aprendiendo con nuevos escenarios, experiencias y oficios. Attitudes participa en Micropolix al asumir los objetivos de este nuevo proyecto, que pretende contribuir al desarrollo personal de los niños a través de una serie de aprendizajes que se van a dar después en la ciudad. Este objetivo se logrará gracias a esta metodología centrada en el juego, que además de ser una de las actividades más significativas de la infancia, es necesaria para el desarrollo intelectual, físico y sensorial de los niños. En esta ciudad los valores y actitudes y normas que Attitudes aporta van vinculados al ámbito de la educación vial y se concretan en las

actividades de la autoescuela y el circuito de prácticas por la ciudad. En definitiva, con su presencia en Micropolix Attitudes complementa la oferta educativa que ofrece en su escuela infantil, como digo desde el año 2000, y refuerza su compromiso con la educación vial infantil en una comunidad tan importante como Madrid, ya que esperamos llegar en un año a unos 400.000 niños de 8 a 12 años de edad.

Hasta aquí brevemente me he centrado en la promoción de la educación vial que ha realizado y realiza Attitudes para niños. Ahora me gustaría también brevemente hacerlo a nivel de población adulta. Para esta franja de población contamos con un programa de concienciación que se desarrolla bajo un axioma concreto: primero investigar, después analizar, y finalmente divulgar. Para ello Attitudes impulsa la realización periódica de investigaciones y estudios, con el objeto de disponer del mayor caudal de conocimientos posibles sobre diferentes temáticas relacionadas con el factor humano, que publicamos en una colección de títulos muy especializados, y que distribuimos gratuitamente entre diferentes elementos y estamentos sociales de nuestro país. Además lo damos a conocer a la opinión pública a través de nuestros medios de comunicación. También, y desde hace siete años, organizamos anualmente unas jornadas de reflexión sobre el componente humano en la conducción, en las que participan personas, instituciones y asociaciones relacionadas con la educación y la seguridad vial en nuestro país. Organizamos anualmente también, en el marco de estas jornadas, diferentes *focus groups* de expertos nacionales e internacionales que aportan sus opiniones y propuestas para favorecer el desarrollo de nuevas intervenciones relacionadas con las temáticas de las jornadas. Por ejemplo, entre los temas debatidos en estas jornadas podemos citar la agresividad en la conducción, la justicia en el tráfico, las emociones y la conducción, la salud vial o la conducta social y antisocial en la conducción.

Aprovecho, por qué no, esta circunstancia para invitarles a ustedes a la próxima edición de estas jornadas que se celebrarán en Madrid el próximo mes de octubre, y que estarán centradas en la influencia que ejercen las actuales ciudades y sus diferentes roles en la educación y la seguridad vial de los niños españoles. Queremos conocer cómo influyen en este sentido unas ciudades pensadas exclusivamente para satisfacer las demandas y necesidades de los adultos, sin atender quizá al desarrollo personal de los niños y niñas, sin atender a sus espacios de juego y de intercambio social, a sus necesidades de socialización y conocimiento del medio, con los problemas de movilidad y relación que todo ello conlleva. Algunos de ustedes ya han estado con nosotros en anteriores ediciones, y nos encantaría seguir contando con su interés y su presencia.

Continuando con las actividades que desarrolla el programa Attitudes en materia de seguridad vial entre la población adulta, me gustaría también ahora destacar el programa denominado Actuemos juntos, que se lleva a

cabo desde el año 2000 a partir de tres ejes principales: menos barreras, prevención de accidentes de tráfico, y protección de espacios naturales. Se trata de un programa que se dirige a asociaciones sin ánimo de lucro preocupadas por la educación vial y el medio ambiente. A través de él Attitudes les ofrece su soporte para desarrollar proyectos solidarios enfocados a la mejora de la convivencia en las ciudades. Gracias a este programa hasta la fecha se han llevado a cabo más de 60 proyectos solidarios de 30 entidades en toda España.

Finalmente, para acabar con este repaso genérico de las actividades de Attitudes, me gustaría destacar la realización permanente de diversas campañas de concienciación en materia de seguridad vial. En la medida en que nuestras posibilidades nos lo permiten, estas campañas buscan la reflexión y la aportación individual en unos ámbitos que tienen una clara incidencia en la convivencia ciudadana. Así por ejemplo, en la campaña vial realizada para concienciar a la sociedad sobre la problemática de los comportamientos agresivos al volante, obtuvimos 1.500.000 visitas en nuestra web en diez días, en una importante repercusión en medios, tanto *online* como *offline*. Pero toda esta actividad que desarrolla Attitudes de forma pública, de forma externa, hemos querido también que tenga su incidencia entre nuestros diferentes públicos objetivo: por un lado entre nuestros propios empleados, con la aplicación de planes internos de movilidad; y entre nuestros concesionarios, con la implicación en la planificación de los cursos de la escuela de educación vial infantil; y también con su participación en los distintos proyectos sociales de Actuemos juntos, que juntamente con sus propios clientes tienen lugar en sus mercados locales.

Además también contamos con una escuela de conducción Audi para adultos, en la que intentamos modificar sus conductas que comporten riesgo con el aprendizaje y entrenamiento de diferentes técnicas de conducción. Para nosotros es un complemento de la escuela infantil de Attitudes. En una nos dirigimos a los conductores actuales, y en otra a los futuros, pero con el mismo objetivo común: concienciar a todos los usuarios de la importancia de una buena actitud vial que evite el mayor número de accidentes de tráfico posible.

Hasta aquí unas muy breves pinceladas sobre lo que Audi hace en pro de la seguridad vial, a través de nuestro programa Attitudes. Y quizá también como muestra de nuestra filosofía, la de intentar ser siempre proactivos, me gustaría señalar de una forma muy rápida y resumida algunas reflexiones que pensamos que podrían ayudar a incrementar el nivel de concienciación social en materia de seguridad vial. En primer lugar entendemos que la seguridad vial debe ser realmente una prioridad política y social, y que tenga un importante reflejo tanto en los programas electorales como en las acciones institucionales. En segundo lugar creemos que es necesario potenciar la educación vial en todo el ciclo vital de la persona. En tercer lugar, atender a los nuevos factores de riesgo que han ido surgiendo en nuestra sociedad, además de los

factores tradicionales. Me refiero en concreto a los trastornos psicológicos y sociales que inciden directamente en las conductas al volante. Teniendo en cuenta el factor humano, es un aspecto importante y fundamental en la siniestralidad total, consideramos que es importante profundizar en el ámbito psicológico como condicionante directo del comportamiento. Asimismo, desde Attitudes pensamos que se debería promover una mayor implicación del tejido empresarial en las políticas de seguridad vial, a través de acciones de responsabilidad social.

Para acabar este pequeño catálogo de reflexiones o propuestas, quiero señalar la necesidad de supervisar, a través de algún órgano regulador, el contenido de las programaciones infantil y juvenil en los medios audiovisuales, para que no vayan en contra de los valores fundamentales de la educación, y sobre todo de la seguridad vial. Para ello, cómo no, será también necesaria la realización de campañas y acciones de comunicación educativas sobre seguridad vial y movilidad responsable. Estas son algunas de nuestras propuestas para contribuir modestamente en esta lucha común que tenemos todos para acabar con la lacra de los accidentes de tráfico en nuestro país. Pero no me gustaría finalizar mi intervención sin aprovechar la ocasión para agradecer a esta Comisión de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico la labor que viene desarrollando en los últimos años. Creo que la actitud y el consenso demostrados en su seno han sido decisivos para dar ese paso adelante que nos ha permitido, entre todos, aumentar la concienciación vial de nuestra sociedad y reducir los elevados índices de siniestralidad vial en nuestro país. Por mi parte nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Caballero, muchas gracias sobre todo porque ha dicho usted una cosa que es rigurosamente cierta, que esta Comisión es verdaderamente atípica; casi en esta institución se podría considerar como extravagante; aquí no hay debate prácticamente, o hay un debate especulativo, razonable, pero lo que no hay es contradicción. Aquí se aprueba todo por unanimidad o por asentimiento, cosa que usted seguramente es conocedor que no ocurre en el resto de las comisiones. Ojalá podamos seguir así. Le vuelvo a reiterar las gracias por su información. Esta comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Popular y en su nombre tiene la palabra el señor Landaluce.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Bienvenidos a esta Comisión, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, los máximos representantes de Attitudes en la persona de don Manuel Antonio Caballero González y el equipo que le acompaña, que son el alma máter de Attitudes.

¿Por qué la petición del Grupo Parlamentario Popular de su comparecencia en esta Comisión? Pues perfectamente lo ha esbozado cuando ha intervenido al referirse a esos programas que está desarrollando de investigación, de educación, de concienciación y cómo colabora

en la implementación de propuestas ciudadanas bajo ese concepto común, la actitud vital. Es verdad que provoca una reflexión, y el principal objetivo de Attitudes es convertirse en una plataforma que provoque la reflexión en aquellas personas y colectivos con inquietudes sociales en esos campos de la educación vial y el medio ambiente. Por supuesto acogemos con tremendo interés la insinuación de crear un órgano que supervise la información que reciben nuestros escolares. Vemos interesante y coincidimos con usted en que la educación vial tiene que ser una prioridad de cualquier equipo de Gobierno, una prioridad política, pero también tiene que ser, y está siendo, una prioridad social. Creo que la sociedad española está harta ya y quiere actuar en la prevención y en la eliminación de las víctimas de los accidentes de tráfico, y por ello es una sociedad madura que va a colaborar con todo el que trabaje en esta línea. Nuestro grupo agradece su presencia, nuestro grupo agradece el dossier informativo tan importante y extenso que nos ha hecho llegar y, por supuesto, agradece la inversión de su grupo, de Audi, en fomentar ese foro de reflexión que es Attitudes. La visión que tiene Audi en cuestiones de seguridad vial y prevención de accidentes de tráfico es plausible. Es verdad también lo que usted ha dicho de que distintos diputados de esta Comisión han participado en los foros y en las jornadas de reflexión. Buena cuenta de ello lo dan los resúmenes de las distintas jornadas, jornadas que además nosotros entendemos que están perfectamente orientadas y que nacen de una voluntad que hay que aplaudir, la voluntad de Attitudes de crear espacios de reflexión. Usted ha recogido bien estos diez años de trabajo, estos diez años de educación y formación de distintos sectores de la sociedad. Son importantes los libros y los cuadernos de reflexión. Los últimos son: *El diagnóstico de los conductores españoles en salud vial* y *La teoría y práctica de los trastornos físicos y psíquicos en la conducción*, por citar alguno de ellos. Mi portavoz lo ha comentado, el señor Souvirón, estamos en la misma línea que estoy esbozando, es la pauta que ha marcado nuestro grupo en esta Comisión, y nos veremos en otros momentos porque vamos a seguir trabajando en la misma línea, en la misma dirección que usted ha expuesto.

Me gustaría que nos hablase también de tres puntos esenciales sobre la visión que tiene Audi en cuestiones de seguridad vial y prevención de accidentes de tráfico. Uno de ellos es si nos podría enfocar los planes de movilidad y de seguridad vial internos, uniendo esta petición de los planes laborales de seguridad vial a la seguridad laboral, con el conocimiento que tenemos de que en Alemania se ha creado una unidad de investigación de accidentes de tráfico. Nos gustaría que nos facilitara un poco de información sobre esta experiencia y si se han planteado ustedes exportarlo a otros países, por supuesto a este que nos interesa sobremanera que es España. Por último, Attitudes cuenta con un programa educativo propio para desarrollar su actividad en el ámbito de la educación y de

la seguridad vial, ¿nos podría explicar qué especificaciones y cuál es el planteamiento de este programa?

El señor **PRESIDENTE:** En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Álvarez.

La señora **ÁLVAREZ OTEO:** Quiero agradecer toda la exposición y la presencia de don Manuel Antonio Cabañero, no solamente la exposición que nos ha hecho hoy aquí en la Comisión, sino también felicitarle por lo que ya es una trayectoria consolidada que tiene marca y reconocimiento; felicitarle, por supuesto, por los programas que hace de educación vial actitudinal, por la escuela infantil de educación vial, por la investigación, por la prevención de accidentes de trabajo y por todas esas campañas de concienciación y todas las jornadas de reflexión.

Me gustaría empezar por lo que él ha terminado, haciendo una llamada de atención a políticas y a políticos con respecto a seguridad vial. Creo que estamos en el sitio idóneo. La Comisión de Seguridad Vial tiene un objetivo genérico, que es reducir los accidentes de tráfico; ese es el objetivo de ustedes también y en el que convergemos, y por eso estamos totalmente de acuerdo. Hace un año, precisamente en la Comisión de Seguridad Vial, compareció el ministro del Interior, señor Rubalcaba, y él daba las pautas de lo que nos tenía que ocupar en esta legislatura para la prevención de accidentes de tráfico. Pero entre todas las líneas a desarrollar él mencionó la necesidad de incorporar la cultura de la seguridad vial en nuestras empresas. Desde la Comisión de Seguridad Vial, y creo que eso es compartido, como ha dicho también el presidente, actualmente vemos que las cifras de accidentabilidad afortunadamente se han reducido. Desde la Comisión de Seguridad Vial y desde el Gobierno y los grupos parlamentarios se han puesto instrumentos, para que así sea; empezamos con la aprobación del carné por puntos, la modificación del Código Penal que tenía que ver con temas de seguridad vial, el miércoles pasado aprobamos la modificación del procedimiento sancionador, que pasará al Senado. Pero lo que ha tenido una gran importancia, que también se ha planteado en las comparencias en el día de hoy, es la implicación del sector social, es la implicación de la sociedad, de empresas, de fundaciones, de medios de comunicación, que han conseguido que el ciudadano, aparte de estar más formado o más informado, cambie esa actitud que tiene con respecto al volante y el planteamiento de reducir una siniestralidad o una violencia vial que, insisto, es lo que nos ocupa a todos. En estas comparencias hay una reflexión común que nos ocupa. Todos somos conocedores, como he dicho anteriormente, de que vamos por el buen camino en cuanto a reducir esta siniestralidad, pero tenemos una asignatura pendiente: la accidentalidad in itinere, que el 40 por ciento de los accidentes de trabajo se producen en la carretera, el 40 por ciento. Luego es el

momento, de dar un paso adelante y plantearse lo de los riesgos laborales también dentro de la seguridad vial. Porque como también decía anteriormente el compañero, la seguridad vial no puede ser planteamientos aislados, es una responsabilidad total y absolutamente compartida en la que tiene que haber objetivos, planes, programas, acciones e implicación de toda la sociedad. Hay planes nacionales, planes comunitarios y planes municipales. Pero ahora lo que nos debe ocupar es implicar más a los empresarios y a los trabajadores en la seguridad vial. Este es el reto que creo que es importante. En 1995 se aprobó la Ley de Prevención de Riesgos Laborales; se ha avanzado mucho en esta prevención; también hay delegados de prevención, técnicos de prevención, servicios de prevención, evaluación de riesgos, planes de prevención de empresas, pero la seguridad vial se ha quedado fuera del centro de trabajo, se ha quedado fuera de la prevención. La prevención de los riesgos laborales —también lo decía usted al principio cuando hablaba de esa interacción entre el conductor y el vehículo, y la necesidad de ir avanzando para que el vehículo y el conductor, entre los dos disminuyan los riesgos—, la prevención de accidentes de trabajo descansa en el factor humano, que es el trabajador, en la máquina y el entorno. Es muy parecido a los riesgos de seguridad vial, que es el conductor el factor humano, es el coche la máquina, y son las infraestructuras, son los elementos en los que hay que incidir para prevenir.

A pesar de todas estas analogías en la prevención de riesgos laborales y la prevención de accidentes de tráfico dentro de la empresa han seguido caminos totalmente diferentes. El reto consiste en ver si somos capaces entre todos, sobre todo ustedes que tienen tanta trayectoria, instrumento, investigación y experiencia, a ver si entre todos somos capaces de sumar, integrar las dos vías: la prevención de riesgos laborales y la prevención de accidentes de tráfico. Se podrían considerar tres niveles de actuación en este ámbito: incorporar la seguridad vial en los planes de formación continua o permanente de los trabajadores; registrar los datos sobre accidentes de tráfico de los trabajadores, fijar objetivos e identificar los accidentes para conseguir estos objetivos; y el tercer nivel, planes de seguridad vial de empresa, donde se incluyen programas de gestión de los desplazamientos de los trabajadores. Desde luego, con todas estas actuaciones, como también decía mi compañero, no de obligar a nadie, sino de convencer y concienciar. Por eso, yo me uno también a la pregunta que ha hecho el portavoz del Grupo Popular, si con su experiencia, tanto en la investigación como en la práctica, pueden incorporar también el tema de los accidentes de tráfico en las empresas y pueden ayudar en este sentido. Nos gustaría que nos aclarase estos términos en su próxima intervención. Por último, quiero agradecerle una vez más su comparecencia. Estoy segura de que tendremos oportunidad, en el recorrido de un tema tan apasionante como es la seguridad vial, de volver a coincidir.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Caballero, tiene usted la palabra para contestar a los portavoces.

El señor **DIRECTOR DE AUDI ESPAÑA Y MÁXIMO RESPONSABLE DEL PROGRAMA ATTITUDES** (Caballero González): Creo que una de las primeras cuestiones hacía referencia a los planes de movilidad internos dentro de nuestra compañía. Nosotros, como ustedes conocen, formamos parte de un grupo, es decir, en nuestro edificio estamos otras marcas, aproximadamente somos unos 450 empleados; además estamos ubicados en un polígono industrial en las afueras de Barcelona, concretamente en El Prat. Todo esto sin olvidar que nuestro objeto social es fabricar, distribuir y vender automóviles. Lo que sí intentamos es que sean dos ocupaciones absolutamente compatibles, el objeto social de nuestro negocio y la preocupación por la seguridad vial, también de manera interna. Por ejemplo, hemos montado un servicio de autobuses para nuestros empleados que prácticamente cubre todas las franjas horarias —tenemos un horario flexible—, donde el trabajador, independientemente de donde viva, prácticamente no tiene por qué coger el automóvil si no lo desea así. Además, como estamos en este polígono, ahí no hay transporte público, con lo cual también permitimos de alguna manera que otros empleados de otras empresas cercanas accedan a nuestro transporte público. También hemos incorporado recientemente un servicio de lanzaderas hacia el aeropuerto, porque nuestro tráfico con el aeropuerto es muy grande por todos los compañeros que viajamos. Lo hacemos también para ahorrarnos el parking, pero fundamentalmente lo hacemos para no tener que volver a coger el coche. Además, tenemos una plataforma interna, que se llama Vaesa net, mediante la cual en todo momento todos los compañeros conocen las actividades de nuestros programas de educación vial y todos los eventos que hace Attitudes. Además, todos los hijos de los empleados tienen derecho, y muchos de ellos lo ejercitan, a realizar los cursos de la escuela de educación infantil Attitudes, y también los empleados. Los empleados más que derecho es casi una obligación; no es así, pero sí aconsejamos, dentro de todos los programas de formación interna que tenemos, lo mismo que aprendemos inglés o que aprendemos a lo mejor cómo hablar en público, pues también está incluida la educación vial a través de nuestras escuelas; y posiblemente iremos promoviendo algunas actividades más.

Tenemos una gran familia repartida por toda España, que son nuestros concesionarios. Nuestros concesionarios son como extensiones de nuestra empresa. Tenemos 108 concesionarios, con unas plantillas medias de alrededor de unas 70 personas, estamos hablando de aproximadamente entre 800 ó 900 personas, de distinto tipo y de distintas profesiones. Todas estas personas también están dentro de nuestros programas de formación; algunos de ellos como obligación —la gente más relacionada con los clientes finales—, pero también los utilizamos como motiva-

ción. Cuando invitamos a determinados componentes de nuestros concesionarios a los cursos de formación, es un factor absolutamente motivante. Lo hemos chequeado y la verdad es que lo utilizamos mucho. También, para terminar quizá con esta cuestión, lo que estamos haciendo es que en algunas ocasiones ofrecemos los servicios —entre comillas— de nuestra escuela a empresas externas. Es decir, contactamos con alguna empresa con la que tenemos relaciones, normalmente comerciales, y les ofrecemos desinteresadamente, o sin costo alguno, que a los colectivos que esa compañía decida les hacemos algunas jornadas de educación vial en nuestra escuela de conducción, en esta labor que solemos ir haciendo.

También han hecho referencia a la unidad de investigación de accidentes de tráfico que tenemos en Ingolstadt, en nuestra fábrica. Esta es una unidad que empezó a funcionar en el año 1998 y que lo que hace es que recopila todas las pruebas en accidentes donde ha habido algún modelo de Audi totalmente involucrado. Pero quizá lo más novedoso es que analizan los accidentes bajo tres parámetros: el técnico fundamentalmente, para saber por qué ha pasado, si se podía haber evitado, etcétera; el médico, ver todas las connotaciones médicas; y también el psicológico. Con esta interrelación de estos tres ámbitos las conclusiones finales son muy interesantes, y luego algunas de ellas son las que nosotros solemos aplicar en nuestros programas y en nuestros cursos de educación vial. Desde luego, todos trabajamos hasta llegar al ideal este que no existe, que es el coche capaz de evitar accidentes. También ha hecho una mención al programa educativo que tenemos. Creemos que es un programa bastante innovador que, como dije antes en mi intervención, ha sido elaborado junto con el Instituto de Investigación de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia, el Intrax, y es un buen referente en esta materia. Se trata de un conjunto de recursos pedagógicos dirigidos a favorecer tanto el desarrollo de actitudes viales positivas relacionadas con la educación vial como la convivencia urbana en niños y niñas, como decía antes, de 9 a 11 años. Creemos que este programa va más allá de las intervenciones educativas clásicas, basadas en el aprendizaje de normas y señales, y se centra en la adquisición y formación de actitudes viales por parte de los niños, con el objeto de propiciar la toma de decisiones adecuadas. Actualmente, este programa se está implementando, además de en nuestra escuela de educación vial y en Micropolix, en unos 4.000 centros en toda España, y también en las policías municipales de muchos ayuntamientos. Esta labor la seguiremos promulgando.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Quieren los señores portavoces realizar alguna pregunta o pedir alguna aclaración complementaria? (**Pausa.**) Si no es así, señor Caballero, muy agradecido por lo ilustrativo de sus reflexiones y por el compromiso de la compañía que usted representa con la seguridad en el tráfico. Es por lo que nosotros luchamos también de forma interactiva, y yo creo que se

consiguen las cosas mucho mejor. (**Pausa.—El señor vicepresidente, Landaluce Calleja, ocupa la Presidencia.**)

**COMPARECENCIA DEL SEÑOR REPRESENTANTE DE COMUNICACIÓN Y RELACIONES INSTITUCIONALES (TAMAMES RAMÍREZ), PARA PRESENTAR LOS AVANCES DE MICHELIN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL Y DE CONDUCCIÓN EFICIENTE Y EXPLICAR LAS ACCIONES EMPRENDIDAS PARA HACERLOS LLEGAR AL CONJUNTO DE LA SOCIEDAD. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 219/000249.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): Continuando con la Comisión contamos con la presencia, a petición del Grupo Parlamentario Vasco, de don Fernando Tamames Ramírez como representante de la empresa Michelin España y Portugal. Don Fernando Tamames Ramírez es ingeniero de telecomunicaciones, lleva muchísimos años en su empresa, lleva desde el año 1975, empezó en las áreas de formación y consultoría y desde hace dos años es el responsable de Relaciones Institucionales de Michelin España y Portugal. Su comparecencia ha sido a petición, como decía anteriormente, del Grupo Parlamentario Vasco, y esperemos enriquecernos, por supuesto, con su intervención. Tiene usted la palabra.

El señor **REPRESENTANTE DE COMUNICACIÓN Y RELACIONES INSTITUCIONALES DE MICHELIN** (Tamames Ramírez): En primer lugar, quería dar las gracias a la Comisión por permitir que mi empresa pueda compartir con ustedes el proyecto de seguridad vial. Para hacer la presentación me gustaría utilizar un pequeño power point que nos servirá de guión y que me imagino que ustedes verán en todas sus pantallas.

Si me lo permiten, me gustaría en primer lugar, de una forma muy breve, hacer una pequeña presentación de Michelin, para que nos conozcan un poquito mejor. Como saben, somos un fabricante de neumáticos francés. Hoy día nuestra implantación internacional es bastante importante. Vamos a ver en una primera pantalla nuestros centros de producción. En total ahora mismo tenemos 68 fábricas repartidas por todo el mundo, una parte importante de ellas situadas en Europa. Tenemos también un centro de investigación y desarrollo que está situado ahora geográficamente en tres continentes: por un lado, tenemos un centro en Estados Unidos, en Carolina del Sur; tenemos otro centro en Clermont-Ferrand, en Francia; y en Asia tenemos un centro de investigación también en Japón. Tenemos en la actualidad tres plantaciones de árboles del caucho, el hevea, que es el árbol del que se obtiene el caucho, que son propiedad de Michelin. Y participamos o gestionamos diez plantaciones más en África, situadas la mayoría de ellas en Nigeria y en Costa de Marfil. Algunos datos importantes

sobre la actividad de nuestra empresa: con cifras de 2007, somos actualmente el primer fabricante del mundo, con una cuota de mercado del 17,1 por ciento. Tenemos presencia comercial en 170 países. Nuestra cifra de negocio es de 16.400 millones de euros, en cifras de 2008. La producción mundial la podemos resumir en aproximadamente 177 millones de neumáticos que hemos fabricado en todo el mundo; 16 millones de mapas y guías. Saben ustedes que Michelin tiene una línea de negocio en la que editamos mapas de carreteras y guías turísticas. Y por último, hablamos de los recursos humanos: en total somos una plantilla de aproximadamente 110.000 empleados, de los cuales 4.000 de ellos están dedicados a la investigación, o sea, casi un 3,6 por ciento dedicados a la investigación. En la pantalla están viendo algunas de las marcas del grupo Michelin. La más conocida, obviamente, es la marca Michelin, y a continuación existen otras menos conocidas pero que también están introducidas en diferentes mercados.

Michelin España, ¿quiénes somos? Actualmente, tenemos cuatro fábricas; tenemos dos en el País Vasco, una en Lasarte y otra en Vitoria; tenemos dos en Castilla y León, una en Aranda de Duero y otra en Valladolid. Los servicios centrales están en Valladolid. Tenemos tres almacenes, uno en Burgos, otro en Barcelona y otro en Toledo. La sede social y dirección comercial, que es donde yo estoy, está en Tres Cantos. Dependiendo del centro de investigación de Francia tenemos un centro de experiencias en Almería, específico para investigación de neumáticos en climas cálidos. Y por último, como decimos, somos una sociedad España-Portugal, tenemos una pequeña oficina comercial en Lisboa. Algunas cifras importantes de Michelin España: somos la tercera sociedad del grupo Michelin por volumen de producción, es decir, somos la tercera empresa dentro del grupo después de Francia y de Estados Unidos. Fabricamos en España todo tipo de neumáticos, exceptuando creo que neumáticos de avión, el resto lo hacemos todo. La producción es de aproximadamente unas 400.000 toneladas de neumáticos. Publicamos más de un millón y medio de ediciones de viaje, entre mapas y guías. El 63 por ciento de nuestra producción en España está destinada a la exportación, o sea, más de la mitad de lo que hacemos es para venderlo fuera de España. Nuestros efectivos actualmente, a finales de 2008, son 8.900 personas, de las cuales aproximadamente 8.000 están en nuestras fábricas, son gente de producción, y 900 en servicios generales y comerciales. La cifra de negocio, es de 2.294 millones de euros. Y por último, espacio de almacenaje, tenemos en total unos 75.000 metros cuadrados, almacenes de distribución para enviar neumáticos a nuestros clientes. Eso es Michelin hoy día en el mundo y en España. Ahora paso a contarles nuestro proyecto de seguridad vial.

La primera reflexión que nos hacemos como fabricante de neumáticos es que el neumático es el único punto de contacto del vehículo con el suelo. Es el responsable de guiar el coche en las curvas, es el responsable de transmitir las aceleraciones, de transmitir las frenadas y, por lo tanto,

tenemos muy claro que es un elemento fundamental en la seguridad de los vehículos. Con lo cual, nuestra primera responsabilidad como fabricante de neumáticos, no podía ser de otra manera, es hacer neumáticos cada día más seguros. ¿En qué situación nos encontramos ahora mismo en ese aspecto? Según las estadísticas, menos de un uno por ciento de los accidentes de tráfico están motivados por el neumático; y ese pequeño porcentaje, además, se debe a un mal mantenimiento de los neumáticos, es decir, la mayoría de las veces se trata de problemas de falta de presión o de un exceso de uso, con lo cual el neumático pierde su capacidad de seguridad en el vehículo. Podríamos decir entonces que como fabricante de neumáticos hemos cumplido con nuestra labor en cuanto a seguridad vial, pero ni muchísimo menos; tenemos muy claro que los accidentes de tráfico es una lacra de nuestra sociedad. Nosotros nos consideramos un actor más o menos importante del mundo del automóvil, y para nosotros la seguridad vial es fundamental, es decir, forma parte un poco de nuestra política social y de nuestra cultura empresarial. ¿Cómo demostramos esto? Lo vamos a ver a continuación.

Muchos de nuestros productos están diseñados básicamente para contribuir a mejorar de manera notable la seguridad vial, y en estas imágenes pongo algunos ejemplos. En la parte superior izquierda vemos una imagen de un neumático de invierno. El neumático de invierno es un neumático específicamente diseñado para rodar con total seguridad en época invernal; son neumáticos con unos compuestos de goma especiales que permiten que en condiciones de temperaturas muy bajas el neumático se adhiera a la carretera. En un neumático convencional, por debajo de 7 grados empezamos a tener problemas de adherencia. Otro ejemplo, como vemos arriba a la derecha, son los sistemas electrónicos de control de presión. Esto empezamos a desarrollarlo ya hace muchos años; hoy día sabemos que, hay una reglamentación europea que en el año 2012 exigirá todos los vehículos estén equipados con este dispositivo, pero nosotros ya hace años que comenzamos a diseñarlos y a incorporarlos en algunos vehículos. En la parte inferior vemos un ejemplo de algo que puede parecer anecdótico pero es interesante. Es un neumático de camión que en el flanco, podrán verlo en la imagen de la izquierda, lleva una especie de deflector de goma. Este sistema lo que permite es que cuando un camión atraviesa una zona de la carretera en la que hay mucha agua, la altura máxima del agua que proyecta el camión al pasar, sea un tercio de la que sería normalmente, con lo cual esto permite que los vehículos que van detrás o los que van a adelantar al camión puedan hacerlo con mucha más seguridad. Es un elemento exclusiva y únicamente dedicado al tema de seguridad vial. Eso son ejemplos de productos, insisto, diseñados para mejorar la seguridad vial de los neumáticos. Ahora bien, el verdadero reto que tenemos hoy los fabricantes es hacer neumáticos que sean seguros pero a la vez que sean eficientes. Aquí me gustaría hacer un pequeño hincapié. Está demostrado que entre el 20 y el 25 por ciento del consumo de carburante en los vehículos se destina a vencer la resistencia a la rodadura de los neumáticos. Vemos

que hay una fuente de ahorro de combustible en los vehículos enorme. Con este propósito en el año 1992 Michelin lanzó al mercado una nueva gama de neumáticos que denominamos comercialmente Michelin Energy; son neumáticos que son capaces de ahorrar entre 0,2 y 0,4 litros a los 100 kilómetros en un turismo. Por lo tanto, vemos que es fundamental desarrollar y trabajar el producto en este sentido. Ahora bien, durante un tiempo ha habido comentarios de que esto iba en detrimento de la seguridad. Hoy, después de prácticamente veinte años desarrollando este tipo de neumáticos, eso no existe; hoy en día es compatible un neumático que sea eficiente, es decir, que ahorre combustible, y a la vez adherente. ¿Cómo se consigue eso? Utilizando la sílice. Lo que hemos hecho es incorporarla al neumático para reemplazar el negro humo, que es la materia que le da consistencia al neumático, y hemos permitido que el neumático se siga adhiriendo a la carretera pero se caliente menos y por lo tanto consuma menos energía. Hoy podemos estar tranquilos de que podemos conseguir neumáticos eficientes y seguros a la vez. Insisto, llevamos veinte años ya con ello y no hemos tenido hasta ahora ningún problema ni creo que lo tengamos en un futuro.

Nuestro proyecto de seguridad vial lo desarrollamos en tres ejes. El primero de ellos con nuestros empleados; el segundo con las poblaciones, con los ciudadanos que están en el entorno de nuestras fábricas, de nuestros centros de trabajo; y por último, con la sociedad en general. Vamos a hablar del primer apartado, qué hacemos con nuestros empleados. Todos sabemos que prácticamente un tercio de los accidentes laborales son accidentes in itinere, accidentes en el trayecto entre el domicilio del empleado y el centro de trabajo. A estos habría que añadir lógicamente los accidentes en misión. Entonces, tenemos muy claro que es un campo de trabajo fundamental para nuestra empresa y, por lo tanto, es nuestra prioridad en materia de seguridad vial, nuestros empleados. Lo que hicimos, habida cuenta de la importancia de este tema, es que en el año 2006 pusimos en marcha un proyecto a nivel Michelin grupo, es decir, a nivel Michelin internacional, para tratar de reducir, en la medida de lo posible, esos accidentes. ¿Qué es lo que hemos hecho? En primer lugar, la primera acción, la que consideramos más eficaz, son cursos de formación. Hemos hecho cursos de conducción para todo el personal de la empresa que utiliza el vehículo en el desarrollo de su trabajo. Hablamos fundamentalmente de empleados comerciales y de chóferes. Dentro de nuestra plantilla en España esto representa aproximadamente unas 500 personas. En el transcurso 2006-2008 han pasado más de 500 personas por estos cursos de conducción. Los cursos los hemos desarrollado, lógicamente, con una parte teórica y una parte práctica, y la mayoría de ellos se han hecho en colaboración, bien con las agencias de energía de las comunidades autónomas, o con circuitos, escuelas de conducción con las que Michelin ya mantiene algún tipo de relación. Paralelamente a estos cursos de conducción hemos establecido una serie de normas y de recomendaciones para todo el personal que utiliza

coche en la empresa. Aquí he resumido algunas de ellas. Por ejemplo, la primera es fijar un límite de distancia a realizar en los desplazamientos de la empresa. Tenemos una cifra de referencia, lo que pasa es que esto varía, pero la gerencia nos recomienda a todos los que viajamos dentro de la empresa procurar no hacer más de 400 kilómetros en coche diariamente. El fomento del uso compartido de los vehículos; parece lógico desde el punto de vista económico, pero desde el punto de vista de seguridad vial yo creo que es importante también. Varios compañeros de diferentes departamentos nos dirigimos al mismo sitio, lo lógico sería que compartiéramos el vehículo. Priorizar la utilización de las autopistas en los itinerarios. Es decir, todos internamente tenemos una norma en la que, cuando vamos a establecer el itinerario, obligatoriamente, a pesar de los costes, tenemos la obligación de coger autopistas, evitar autopistas y carreteras para reducir en la medida de lo posible los riesgos. Lógicamente, la empresa se hace cargo de esos costes. La exigencia de un mantenimiento adecuado de los vehículos. Ya no es una recomendación, sino es una obligación de los empleados que tienen un coche de la empresa mantener en perfecto estado el vehículo. El fomento de la utilización del tren y el avión. Nuestra sede está en Francia, en Clermont-Ferrand, y hasta hace pocos años la gente viajaba habitualmente en coche; es una aberración, es una distancia enorme, y los riesgos de accidente se triplican. Entonces, hay una consigna muy clara, en el caso de Clermont sería un viaje en avión, pero por ejemplo hay que ir a Barcelona en AVE o en avión, no en coche. Se recomienda también sensibilizar al personal en planificar el viaje, es decir, establecer una ruta, por dónde vamos a pasar, dónde vamos a parar, y de esta manera, digamos, vamos a tener un poco el viaje más controlado, un viaje más seguro. Una recomendación que estamos dando hoy día, y además con la situación de crisis tiene más importancia, es evitar el viaje y utilizar para reuniones lo que es videoconferencia, mensajería electrónica, etcétera. Alguna recomendación más que hemos hecho va referida al neumático de invierno. Como han visto ustedes antes, el neumático de invierno lo consideramos un elemento de seguridad importante; entonces, a aquellas personas que trabajan en partes del país que el clima lo exige, les obligamos a utilizar neumáticos de invierno.

Muy importante, y es la campaña que con mayor fuerza estamos siguiendo, es el uso del teléfono móvil. En primera instancia lo que hemos hecho es a equipar todos los vehículos de la empresa que están a disposición de los empleados para viajar con la instalación de Bluetooth, de equipos de manos libres. En segundo lugar, llamadas salientes totalmente prohibidas. A pesar de tener Bluetooth, las llamadas salientes están prohibidas. Las llamadas entrantes las hemos limitado. O sea, lo que se pretende es que cuando se recibe una llamada, si va a ser larga —larga significa que va a durar varios segundos—, la idea es aparcar en la medida de lo posible y utilizar el teléfono estando estacionado el vehículo. Estas son

acciones que hemos llevado a cabo con personal que utiliza el coche en su trabajo, bien porque son chóferes o bien porque son comerciales. ¿Pero qué ocurre con el resto de la empresa, qué ocurre con el resto de los 8.900 empleados que tiene Michelin en España? Pues también ha habido una serie de acciones de información y de sensibilización. Y aquí presento algunos ejemplos. En el año 2006, cuando pusimos en marcha el plan, editamos una guía sobre consejos de seguridad vial. En la documentación que les he entregado, simplemente para que tengan una orientación, les he puesto un ejemplar de esta guía, se ha quedado un poco anticuada, es de 2006, incluso es posible que haya cambiado algo la normativa de seguridad vial, pero la tenemos aquí. Y para los que son usuarios de medios de comunicación más modernos, hemos lanzado este año, el año 2009, una edición digital, un CD-ROM con información sobre seguridad vial también para empleados.

Esto, lógicamente, son acciones puntuales; es decir, esto lo entregamos y parece que la empresa se olvida del tema de la seguridad vial. No es suficiente. Tenemos claro que hay que hacer acciones de seguimiento, acciones periódicas. Y como ejemplo tenemos aquí la revista de comunicación interna que utiliza Michelin. Es una revista que lanzamos cada dos meses a los empleados y en todos los números, absolutamente en todos tenemos un capítulo dedicado a lo que es seguridad vial. En la pantalla ven, en la parte superior, algunos ejemplos de artículos que ya han salido publicados en la revista. ¿Cómo reforzamos esto? En todos los centros de trabajo tenemos lo que llamamos un área de comunicación. El área de comunicación es un pequeño espacio donde están las máquinas de café, donde los empleados permanecen durante pocos minutos de descanso. Aprovechamos ese área para colocar información corporativa de la empresa. También tenemos un canal de televisión digital. En ese canal de televisión digital lo que hacemos es pasar en forma de bucle informaciones relacionadas con la empresa, algunas incluso simplemente simpáticas para que cuando el empleado está tomando café esté distraído. Y entre esas imágenes estamos incluyendo también anuncios sobre seguridad vial; anuncios que sacamos de los que son públicos, anuncios de la DGT; y en este caso en concreto he puesto en la parte inferior izquierda un anuncio de una campaña que organizó la Organización Mundial de la Salud.

Otra medida que hemos puesto en marcha —aquí tenemos dos en concreto— es hacer un análisis del accidente de tráfico como accidente de trabajo de una manera independiente al resto de los accidentes. Me explico, normalmente las estadísticas te obligan a poner todo tipo de accidentes laborales, y en ellos van incluidos los accidentes in itinere. Tú sacas unas cifras, sacas unos índices, y esos índices son los que transmites al Ministerio de Trabajo y son los índices con los que se trabaja. ¿Qué ocurre? Que tú realmente no tienes referencia de si tus acciones de seguridad vial están teniendo resultado o no. Lo que hemos hecho es sacar un índice indepen-

diente para clasificar los accidentes in itinere y los accidentes en misión. Hemos creado también una base de datos internacional para el grupo Michelin en la que todos los países volcamos el número de accidentes in itinere y en misión que hay en la empresa, y eso permite a los diferentes responsables de prevención de todo el grupo analizar en qué situación están. Es decir, Michelin España puede compararse con Michelin Francia y saber si estamos haciéndolo bien o lo estamos haciendo mal. Es decir, de alguna manera, resumiendo, estamos tratando los accidentes de tráfico como accidentes laborales, pero con un tratamiento completamente especial. También hemos hecho un decálogo para la seguridad vial de los vehículos de alquiler. Hay muchísimos empleados que utilizan vehículos de alquiler; y todos nos hemos encontrado, cuando vamos a alquilar un vehículo, que un día tienes un vehículo automático, al día siguiente tienes otro que es manual, no sabes dónde está el freno, las luces... Parece que no, pero esa pequeña diferencia, digamos, de cómo funciona un vehículo y otro, a veces crea problemas. Entonces, hemos creado un pequeño decálogo que entregamos a cada uno de los empleados que en un momento dado va a alquilar un vehículo. Ahí le decimos: revisa las luces, etcétera, todo esto antes de ponerse en marcha, lógicamente. Hemos desarrollado también acciones de progreso para mejorar la circulación de los vehículos, normalmente vehículos industriales, vehículos pesados, en el interior de nuestras fábricas. Concretamente, ahora estamos poniendo en marcha un proyecto en Vitoria para analizar los sentidos de circulación de todos los vehículos dentro de la empresa y de esa manera evitar los pocos accidentes que suele haber en la fábrica. Hemos hecho algo parecido en nuestros almacenes con las carretillas elevadoras; no es exactamente un accidente de tráfico, es un accidente de trabajo, pero pensamos que es importante también, y desgraciadamente hay accidentes. Eso son acciones que están en marcha, y luego tenemos dos previstas a corto plazo. La primera de ellas para el año 2010 y en colaboración con el Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. Vamos a ofrecer a todos los empleados de la empresa, a los 8.900, un curso de formación sobre seguridad vial, un curso *e-learning*. Probablemente, sea un curso obligado para todos los que utilizan el vehículo en su trabajo, y será recomendable para el resto de los empleados. Y por último, otra de las acciones que tenemos previstas es: incluir los compromisos que la empresa adquiera en materia de seguridad vial en el próximo convenio colectivo. Ya lo hemos hecho este año, en el año 2007, 2008, 2009 hemos incluido ya una serie de acciones de responsabilidad social, como puede ser la igualdad en el trabajo, la igualdad de la mujer y el hombre; la combinación, digamos, de lo que es la vida familiar y la vida laboral; y vamos a comprometernos con la parte social de la empresa en incluir también la seguridad vial; con lo cual esto estará firmado por la empresa y sindicatos, y es una forma de implicarnos de una manera importante.



Nuestro plan de seguridad vial va destinado a empleados, pero nos gustaría ir más lejos y estamos yendo más lejos; queremos implicar a las familias. ¿Y cómo podemos implicar a la familia de un empleado en seguridad vial? Pues haciendo acciones como las que les voy a mostrar ahora. Este año organizamos una fiesta infantil de la seguridad vial. Es una acción que desarrollamos en Madrid. Convocamos a todos los empleados de Madrid para que vinieran con sus familias, sobre todo con sus hijos pequeños. Es un evento, vamos a decir, lúdico infantil que va dirigido a chavales entre 5 y 10 años. Lo que hacemos sencillamente es organizar una pequeña sesión formativa, muy simpática, porque son chavales, hacemos prácticas en un pequeño circuito, y de alguna manera tratamos de que conozcan la importancia de respetar las normas de tráfico; todo esto en un ambiente muy lúdico, con regalos, concursos, etcétera.

Y otra forma de implicar también a las familias es por medio de este CD; les hemos pedido a los empleados que lo entreguen en casa y que lo vean conjuntamente, padres con hijos. ¿Pero cómo vamos a incentivar a que un chaval vea esto? Pues muy sencillo, hemos hecho un pequeño concurso: vamos a pedir a todas las familias que con su teléfono móvil —hoy tiene todo el mundo móvil— capten imágenes de infracciones de seguridad vial, y a la imagen más impactante, más llamativa, vamos a darles un premio que está fundamentalmente dirigido a los chavales, una Wii, un juego de consola. Es una forma de hacer participar a los empleados.

Hasta aquí nuestro proyecto de seguridad vial para empleados y para familias. Como les decía antes, nuestra implicación va mucho más allá y estamos desarrollando proyectos y acciones encaminadas a difundir la seguridad vial al gran público. Aquí en esta pantalla tenemos probablemente el que haya sido el proyecto de Michelin más llamativo: es la Michelin Junior Bike. Les explico brevemente en qué consiste. Son fiestas infantiles; convocamos en estas fiestas a chavales de 4 a 11 años, y el mensaje que pasamos de manera continua es: no puedes salir a la calle en bicicleta si no llevas casco. Entonces, lo que hacemos es invitar a los chavales a que participen con sus bicicletas, les regalamos un casco a todos y hacemos una especie de competición; no es una prueba realmente, pero hacemos que circulen en un pequeño circuito. El mensaje, insisto, es: no puedes salir a la calle sin llevar el casco si vas en bicicleta. Esto lo hemos desarrollado en los sitios donde está Michelin, en Lasarte, en Guipúzcoa, en Vitoria, en Madrid, en Aranda de Duero y en Valladolid; y en total, entre 2005 y hasta ahora han participado más de 6.800 niños. A nivel local, el año pasado pusimos en marcha un proyecto en colaboración con la Comunidad de Castilla y León. Se trata de la campaña Joven de seguridad vial. Hemos convocado a jóvenes entre 18 y 30 años que se acaban de sacar el carné de conducir y vamos a transmitirles los valores fundamentales de seguridad vial.

En Madrid, hemos colaborado con la empresa Autocares Jiménez en un proyecto muy interesante, muy

bonito, para niños entre 5 y 12 años. Se trata de un proyecto de seguridad vial en el transporte escolar; el mensaje que pasamos es que es imprescindible que todos los chavales lleven el cinturón de seguridad en el autocar. También realizamos todos los años colaboraciones y patrocinios con las escuelas de conducción. En la actualidad colaboramos con siete escuelas de conducción en España y una en Portugal. La última escuela a la que nos hemos adherido o con la que participamos es la Escuela de Conducción Adaptada que ha puesto en marcha este año el RACE y la asociación Aesleme. Colaboramos también con las instituciones públicas; y de hecho formamos parte en la formación de los Mossos d'Esquadra. En los cursos de investigación de accidentes Michelin participa dando formación en lo que concierne a investigación de accidentes en los que interviene el neumático. Estamos en conversaciones con la Agrupación General de Tráfico de la Guardia Civil para hacer exactamente lo mismo en la escuela de guardias de Mérida. Y por último, colaboramos también con lo que podría ser el equivalente a la Agrupación de Tráfico en España, que es la Guardia Nacional Republicana en Portugal, que también formamos a sus agentes.

Como no podía ser de otra manera, nuestras campañas más masivas son las dedicadas a la revisión del neumático; el neumático es fundamental en la seguridad del automóvil, lo hemos dicho antes, hay que revisar la presión periódicamente y hay que revisar el estado. Entonces, ponemos de manera periódica todos los años, tanto en España como en Portugal, campañas para revisar neumáticos. Hemos desarrollado una web en la que difundimos al gran público la importancia de la presión del neumático; ponemos ejemplos de qué ocurre cuando un neumático va con poca presión y qué pasa cuando el neumático circula con presión correcta. Hemos creado, en colaboración con la Fundación Mapfre, el que creo yo que es el más importante *blog* de seguridad vial que existe ahora mismo en castellano, [circulaseguro.com](http://circulaseguro.com). Es un *blog* independiente; está patrocinado, costeado por la Fundación Mapfre y Michelin, pero funciona de forma totalmente autónoma. Son técnicos, son especialistas en seguridad vial los que escriben ahí de manera muy libre. Las últimas cifras dicen que hay más de 75.000 visualizaciones al mes, con lo cual, para un *blog* de seguridad vial yo creo que es un verdadero éxito, y hay más de 2.000 personas suscritas a sus correos. Pero las campañas de divulgación las queremos llevar al gran público, hacer una difusión masiva de los mensajes. Aquí vemos algunos ejemplos, arriba a la izquierda. Con motivo de la Semana Mundial de la Seguridad Vial, creo que fue en el año 2007, pusimos en marcha una serie de artículos en el periódico *Marca*, hablando cada uno de ellos de seguridad vial, se publicó un artículo diariamente. Al lado tenemos una pancarta gigantesca que se colocó en Madrid el año pasado hablando de la importancia del inflado de los neumáticos. Estamos utilizando también la campaña que ha puesto en marcha Fesvial, la Fundación Española para la Seguridad Vial, de los espacios

responsables. En todas nuestras publicaciones internas aparece un mensaje de seguridad vial, y estamos solicitando a las entidades que de alguna manera están ligadas a Michelin, como son distribuidores nuestros, para utilizar esos espacios de seguridad vial, de mensajes de concienciación de la ciudadanía. También hemos realizado este CD —del que les he dejado un ejemplar—, sobre el buen uso de los neumáticos, que ha tenido bastante difusión y bastante éxito. Son consejos de utilización del neumático para evitar accidentes. De este CD hemos hecho una difusión de más de 250.000 ejemplares, se han divulgado en revistas del mundo del motor, hemos entregado un ejemplar en autoescuelas, en escuelas de formación profesional, es decir, se ha hecho una difusión bastante masiva, y yo creo que hoy día hay posibilidades de conocer a fondo el neumático gracias a ello.

Por último, yo estoy encantado, en nombre de Michelin, de participar en este tipo de foros porque yo creo que contribuimos a difundir lo que estamos haciendo. Todo esto está muy bien, que hagamos cosas, pero nos gusta apoyarnos y colaborar con entidades que tienen reconocido prestigio en el mundo de la seguridad vial en España. Concretamente, ahora mismo tenemos tres tipos de acuerdo: uno con la Fundación Mapfre, firmamos un convenio el año 2004 y el año pasado lo renovamos —habrán visto que hay muchas de las cosas que les he entregado que están hechas en colaboración con la fundación—. Hemos firmado recientemente un convenio con CNAE, es decir, nuestro objetivo ahora mismo es divulgar en todas las autoescuelas todo lo que deba saber un profesor de autoescuela y lógicamente un alumno sobre el neumático, para contribuir de alguna manera a que el neumático sea todavía menos culpable de un posible accidente. Por último, somos patronos de la Fundación Española de Seguridad Vial desde el año pasado, desde su principio, y estamos empezando a desarrollar proyectos conjuntamente. Uno de ellos es este, es el estudio más reciente de España, de Europa, sobre la influencia del neumático en los accidentes de tráfico. Les he adjuntado también en la carpeta una copia del informe es muy reciente y creo que es interesante. De ahí sacamos la conclusión de que solo un 0,7 por ciento, creo que es la cifra, de los accidentes se debe realmente al neumático. La última campaña que hemos puesto en marcha se presentó la semana pasada; es una campaña para ofrecer a todos los conductores de España y Portugal la posibilidad de revisar de manera gratuita sus neumáticos, independientemente de la marca. Es un procedimiento que yo creo que llega mucho más al público que montar una pequeña tienda de campaña en una autopista y revisar cuatro coches; va a llegar a muchísima más gente y va realmente a contribuir a sensibilizar al público sobre la importancia del neumático. Hay muchas instituciones que se han adherido, entre ellas contamos con el apoyo de esta Comisión de Seguridad Vial.

Para acabar, estamos hablando de un proyecto Michelin España, pero es un proyecto Michelin mundo.

Nuestro compromiso llega al punto de que somos firmantes de la Carta Europea de Seguridad Vial y formamos parte del *Global Road Safety*, que, como saben ustedes, es una asociación que se preocupa de desarrollar la seguridad vial en países en desarrollo; ahora mismo Michelin es la entidad que lidera esa asociación. Y ahora quiero hablarles de eventos que se van a desarrollar a nivel internacional y que patrocina Michelin. Por un lado se celebra una conferencia en Londres, creo que es en el mes de noviembre, la *Road Safety Expo*, que patrocina Michelin. Y, por último, también creo que es en el mes de noviembre, se celebra la primera conferencia ministerial sobre seguridad vial en Moscú, evento que patrocina también Michelin. Estos son ejemplos de nuestro compromiso con la seguridad vial. Insisto, nuestro primer compromiso lógicamente es el neumático, pero pensamos que las instituciones, ya sean públicas o privadas, necesitan, creo, de la ayuda de entidades, de empresas privadas como la nuestra, que se impliquen de una manera importante en este tema. Una cifra, Michelin España tiene establecido un objetivo de invertir en seguridad vial, solamente en lo que es implicación vial local, es decir, en las ciudades donde está Michelin, un 0,2 por ciento de su masa salarial. Hay un compromiso escrito y hay unos objetivos que se desarrollan a final de año para ponerlos en marcha el año siguiente. En definitiva, la seguridad vial forma parte de nuestra gestión.

Y con esto espero haberles ilustrado un poco sobre nuestros proyectos de seguridad vial.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): Muchas gracias, señor Tamames. Para tomar la palabra, en principio y en primer lugar, por ser una petición del Grupo Parlamentario Vasco, está don Emilio Olabarría. Señoría, tiene usted la palabra.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Señor Tamames, muchas gracias, gracias que le ofrezco con alguna reserva, porque es que ha sido tan exhaustiva su explicación que prácticamente ha agotado todas las curiosidades y dudas que mi grupo tenía; estoy haciendo un esfuerzo verdaderamente notable para poderle preguntar algo original, que no haya ya expuesto de forma agotadora, en el sentido más etimológico del término, de forma absoluta. En primer lugar, le felicito porque parece que la filosofía que ustedes están practicando, desde la perspectiva de la seguridad, en términos generales, *in genere*, consiste en algo que se me antoja tanto contradictorio con su propio negocio, retirar vehículos, lo cual provoca, me da la impresión, el efecto de menos ventas de neumáticos. Eso parece que es una actitud que les honra, desde la perspectiva de la responsabilidad corporativa que tanto estamos invocando en esta Comisión y que estamos glosando; por tanto mis felicitaciones. Mis felicitaciones también por la guía, sobre todo la gastronómica, a la que usted con humildad no ha querido referirse, en donde tan bien parados salen, además, los restaurantes de Euskadi, cosa que no sé si

agradecer o es que son méritos de los restauradores vascos, me imagino que será lo segundo, pero es una guía que es absolutamente respetada; podría uno llegar a la conclusión de que quien no está en esa guía no existe a efectos de la restauración. Si ustedes realizan todas las actividades con el rigor y la seriedad que lo hacen con esa guía, uno puede estar desde luego muy tranquilo a la hora de contar con ustedes, a todos los efectos.

Ha dicho usted una cosa que yo comparto, la ha insinuado o la ha glosado, mediante las actuaciones de las actividades que ustedes conciertan con sus empleados. Me imagino que en parte a sus empleados les impondrán ciertos requerimientos en materia de seguridad y otros formarán parte de los convenios colectivos o de la negociación colectiva. Pero aquí, en esta Comisión, reiteradamente hemos comentado que una de las deficiencias de una ley buena, reciente en el tiempo, la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, es no haber tenido los planes de prevención que deben articularse, en esta ley la consideración, una consideración suficiente al menos —yo diría que casi prácticamente no se considera en absoluto, si me permite mi particular opinión—, de la problemática de los accidentes in itinere y en misión. Veo que ustedes se toman esta materia muy en serio, hasta el punto de que usted ha glosado aquí un número importante de actuaciones; llegan al extremo de cuidar incluso la conducción de los camiones dentro de las propias factorías; lo cual es un gran nivel de pormenorización y de prolijidad. Yo les invito a seguir por esta vía, porque desde luego una de las intenciones de reformas normativas, una de las previsiones de *lege ferenda* que mi grupo mantiene, es que la materia de la prevención en el ámbito de la conducción tiene que constituir una reforma próxima y perentoria de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, que en este ámbito sí se ha quedado obsoleta o insuficiente; posee lagunas normativas importantes, y veo que usted lo comparte, a tenor de lo que nos ha comentado.

Ustedes han indicado que tienen dos centros de investigación; usted sabe que, en la ciudad de Vitoria, se está intentando crear otro, el proyecto denominado Araramendi, no sé si lo conoce con pormenores. Hay un problema de naturaleza técnico-política, que requeriría la desafeción de ciertos terrenos que pertenecen al Ministerio de Defensa, que es un problema que, como pasa con todos los terrenos que pertenecen al Ministerio de Defensa, raya en insoluble, de carácter insoluble. Pero al final, a base de persistencia... Yo sé que ustedes están, con otra empresa ubicada en la ciudad de Vitoria, que es la empresa Mercedes y algunas más, en un proyecto de desarrollo tecnológico I+D+i, enfatizando de forma muy notable y relevante los aspectos de seguridad y, desde esa perspectiva, yo les invitaría a que ustedes sigan empujando el proyecto por detrás, porque incluso esto ayudaría a provocar algunos expedientes administrativos, incluso de desafeción de esos terrenos, que sería lo ideal. Es importante y la ciudad de Vitoria es una ciudad en la que hay además un contorno de I+D+i que está muy consolidado

y que crearía sinergias con otras estructuras de investigación, en el ámbito incluso del automóvil, algunas que existen en la zona industrial de Miñano, en el parque tecnológico de Miñano, como usted sabe, y otras.

Le quiero comentar también y felicitarle por lo que han denominado ustedes el inicio de la fabricación de los llamados neumáticos verdes, me parece que es la locución que ustedes utilizan. Esta es una comisión que no solo se dedica a prevenir de alguna manera o a sensibilizar a la opinión pública sobre los problemas de la siniestralidad en las carreteras, sino también sobre la conducción ecológica, uno de los grandes retos en el futuro, que concierne a todos los ámbitos de actuación sectorial, de cualquier Gobierno y de cualquier órgano legislativo, como este. Y desde esta perspectiva, el neumático verde, mediante la introducción del sílice, que me parece que es el material que usted ha comentado, nos parece una notabilísima actuación en este ámbito.

Y sencillamente, después del despliegue de información tan pormenorizada, no tengo más que felicitarles y animarles para que no rebajen un ápice el celo que ustedes están poniendo en todo aquello que constituye las inquietudes y objetivos de esta Comisión. Muchas gracias y felicidades de verdad, señor Tamames.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): En nombre del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra su portavoz el diputado don Federico Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Quiero dar, las gracias al señor Tamames por su presencia en la Comisión y también por su exposición. Evidentemente, estamos asistiendo hoy a una serie de comparencias de distintas empresas que tienen una implicación directísima en el asunto que tratamos. Nosotros abrimos estas comparencias un poco con la idea de ver hasta qué punto se podía llegar en la profundización de la responsabilidad social corporativa en las empresas españolas, y hemos encontrado un ejemplo claro en la práctica diaria de muchas de ellas, entre otras las que hoy comparecen. Se refería antes el señor Olabarría a la guía Michelin; efectivamente, si hubiera una guía Michelin de la preocupación por la seguridad vial en las empresas españolas, probablemente, después de lo que hemos oído hoy, Michelin tendría la obligación de autoponerse las estrellas, el máximo nivel de estrellas Michelin, y compartirlo con las empresas que han comparecido hoy.

En cuanto a los accidentes in itinere, evidentemente la implicación es absoluta y es un tema de la mayor importancia. También hemos anotado todo lo referido a la educación vial, a la preocupación por los menores, por los jóvenes, que nos parece fundamental. Ya lo he dicho antes, pero tengo que reincidir en ello porque me parece que es importantísimo; esto es un problema de educación, es un problema de responsabilidad y por tanto que las empresas españolas como Michelin se impliquen en la historia nos parece que es una ayuda fundamental para

la mejora de la seguridad vial en nuestro país. Hay otra cosa que es evidente y que nos debe satisfacer mucho y es la creciente colaboración entre empresas, entre organizaciones, entre organismos de diversos tipos, por la seguridad vial. La creación de esas sinergias desde la búsqueda del objetivo común. Y nos parece sobre todo que el factor del ejemplo es muy importante. Porque sin duda, si las empresas españolas se implican como lo hace Michelin, no hay duda de que sus proveedores, sus clientes, las empresas con las que se relacionan, tomarán buena nota y de manera creciente se unirán a la ola de la seguridad vial, lo cual nos parece importante.

Yo creo que efectivamente está todo dicho, tomamos buena nota, y lo tendremos en consideración en nuestras conclusiones. Sí quiero darle las gracias por su presencia y también por la documentación que nos han aportado, que leeremos con el mayor interés.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista don Román Ruiz Llamas. Señoría, tiene usted la palabra.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Señor Tamames, creo que las explicaciones detalladas que nos ha dado han cumplido las expectativas que teníamos. Además, en este caso Michelin, en lo que es el tema de seguridad vial, no solo se compromete internamente, sino externamente y también en colaboración con un conjunto de entidades y de empresas que ya están trabajando sobre este tema. Eso lo hace, podríamos decir, mucho más eficaz. Todas estas políticas a lo que nos llevan es a salvar vidas, que es lo más importante, yo creo. También podremos compartir todos que la gestión eficaz de la seguridad vial depende del grado de integración de las políticas preventivas. A mí me parece que es fundamental, y usted en su exposición nos ha hablado de todo esto. Nos ha dicho también que, hay que concienciar —yo creo mucho en la palabra concienciación— acerca del drama social que suponen los accidentes de tráfico, que es una labor de todos, y entendemos que el reto de la seguridad vial pasa por la autorresponsabilidad de toda la sociedad. En la medida en que logremos que todo el mundo se implique, evidentemente se irá reduciendo el número de accidentes mortales y de víctimas. Nosotros siempre hemos dicho que la seguridad vial no debe imponerse por decreto en las empresas, sino por convencimiento; ustedes van más allá. Nos ha dicho que incluso en el convenio colectivo de su empresa está, con lo cual ustedes están unos pasos por delante de lo que en otras empresas también hemos oído. Por tanto le felicito. Yo creo que a todos los niveles tenemos la obligación de que la movilidad, además de un derecho, sea una responsabilidad de todos. Educación, concienciación, cambio de cultura. La empresa Michelin en este caso nos ha dado una auténtica lección de lo que se debe hacer en el marco de la responsabilidad social corporativa, y por tanto, insisto, le felicito. También porque contribuyen a que la educación de la segu-

ridad vial y la responsabilidad en la conducción sean asuntos de interés público —yo creo que es muy importante— y objeto de debate entre los ciudadanos, porque a través de esa concienciación, a todos los niveles, las familias, las empresas, es como vamos a concienciar a los automovilistas y peatones sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible.

La educación vial, y se ha dicho, no se basa solamente en el conocimiento de las normas, sino también en cómo comportarse y saber cuáles son los riesgos y las consecuencias que se asumen si no se procede de manera adecuada. Y usted nos ha dicho algunas cosas que yo he apuntado: que el neumático es un elemento fundamental para la seguridad del vehículo, yo así lo creo, y que prácticamente el 60 por ciento de los accidentes que hay tienen algo que ver con los neumáticos. Y creo que ese acuerdo que ustedes tomaron el día 21 de mayo con la Confederación Nacional de Autoescuelas va en esta línea, en la línea de concienciar, de llegar a la primera línea, diríamos, a los conductores, que están formándose en lo que es la conducción segura, que entendemos que deberían seguir con el reparto de estos cedés y con todo su apoyo. Creemos que esto es muy edificante y que es una línea de colaboración que nos puede ayudar mucho también en la concienciación de la sociedad.

Nosotros estaríamos encantados de que nos invitaran a visitar *in situ* estos planes de actuación interna y de movilidad y formación que en el centro de su empresa imparten, porque creemos que nos puede ayudar incluso a tomar todavía más conciencia del tema. También quería felicitarles por la campaña que desde el 22 de junio hasta el 11 de julio los técnicos de Michelin, de forma gratuita, como usted ha dicho, sobre todo tipo de neumáticos, con más de 1.800 talleres y en principio con unos 120.000 vehículos, impartirán sobre la necesidad de sensibilizar a los conductores de la importancia que tiene llevar los neumáticos en buen estado. Todas estas campañas, aunque parezca que no, suman, y todas en definitiva van en la línea de una mayor seguridad vial. Ustedes hablan de la eficiencia, del consumo. Les felicito por ello, ya que es una parte importante de la conducción segura y verde; y también por la línea de investigación que su empresa está realizando, con nuevos materiales de sílice sobre los neumáticos verdes.

En definitiva, el motivo por el que en esta Comisión en su día convocamos estas comparecencias era ni más ni menos que palpar esta realidad, sumar concienciación, que las propias empresas en su responsabilidad social corporativa nos ayuden a todos, también al Legislativo, a poder mejorar y a salvar vidas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): Terminada la ronda del turno de preguntas, tiene de nuevo la palabra el ingeniero Tamames para, en representación de su empresa, responder a las inquietudes que le han hecho llegar los distintos portavoces de los grupos de esta Comisión. Tiene usted la palabra.

El señor **REPRESENTANTE DE COMUNICACIÓN Y RELACIONES INSTITUCIONALES DE MICHELIN** (Tamames Ramírez): Para comenzar, hacía el señor Olabarría un comentario de que alguna de las propuestas que estamos haciendo parece que van en contra nuestra. Es decir, estamos proponiendo a nuestros empleados que utilicen el avión, que no utilicen el coche, que utilicen el tren, que no utilicen el vehículo. Bien, lo que sí tenemos muy claro es que Michelin quiere crecer, pero no quiere crecer a costa de cualquier cosa. Digamos que es un riesgo que tenemos asumido. Somos una empresa que desarrollamos otras líneas de negocio, no solamente el tema de neumáticos, y ya digo que nuestra idea es crecer, pero no a cualquier precio. O sea que asumimos, digamos, esa parte de pérdida de mercado por sugerir que para evitar accidentes de tráfico circulemos menos. Él hacía un comentario sobre el tema de la guía roja, y lo retomo, porque realmente la primera guía roja se editó en 1901, y era una guía para chóferes, para conductores, para camioneros. Se trataba de orientar al camionero sobre dónde podía parar a repostar, dónde podía parar en un hotel a descansar, o sea, era una guía destinada a que realmente el camionero hiciera un viaje más seguro. Digamos que nuestra implicación viene desde entonces; lo que pasa es que ha derivado en una guía muy popular a nivel gastronómico y de ese tipo de cosas.

Estábamos hablando también de los esfuerzos que estamos haciendo a nivel interno con la seguridad. Ha habido un tema que se me ha olvidado resaltar. Es que, hasta 2006, los vehículos más bajos de gama que tenían nuestros empleados que acababan de llegar a la empresa no tenían ESP. Eso hoy día es impensable, el mínimo de modelo de vehículo que exigimos al empleado, que le compra la empresa, lleva todos estos sistemas de seguridad. Hablaba usted de por qué no ver la posibilidad de un desarrollo mayor en Vitoria, al lado de nuestra factoría. Como centro de investigación ahora mismo, lo han visto ustedes en la presentación, está Almería. ¿Por qué tenemos un centro en Almería? Pues simplemente por las condiciones climatológicas. Nosotros ensayamos los neumáticos en función del país o del clima donde se van a desenvolver. Para climas europeos, tenemos ya un centro de investigación en Francia, al lado de Clermont-Ferrand. Y aquí en España, en Almería, concretamente, en el cabo de Gata, que es un clima que sería prácticamente norteafricano. Ahí estamos desarrollando neumáticos que trabajan en minerías, en minas a cielo abierto, en Chuquicamata, en Chile, con unas temperaturas enormes, o neumáticos de tractor. Digamos que se hace allí porque el clima propicia el ensayo de ese tipo de neumáticos.

A raíz del comentario que ha hecho usted sobre las acciones que van dirigidas a los jóvenes, quiero insistir en que nuestro público prioritario para la seguridad vial, para nosotros, son los jóvenes. Es el segmento de edad en el que más accidentes de tráfico hay y por lo tanto, como habrán visto, prácticamente todas nuestras acciones

van dirigidas a los jóvenes y a los no tan jóvenes, a los críos. Nuestra preocupación fundamental es la gente de entre 18 y 30 años, que son los que lamentablemente se están matando en las carreteras.

Recojo la propuesta de invitación para conocer el proyecto de Michelin directamente en nuestras instalaciones y que un responsable de prevención, por ejemplo, les hable muy detalladamente de nuestros índices de accidentes en materia de seguridad vial.

Como realmente preguntas, preguntas, no me han hecho, que han sido más bien aclaraciones, con esto acabo. Muchísimas gracias por la atención que nos han prestado y estoy encantado, insisto de nuevo, de compartir con todos ustedes nuestra experiencia. Seguimos trabajando en ello. Yo, personalmente, es una de mis funciones dentro del Departamento de Comunicación en Michelin, quiero decirles que tenemos proyectos para acabar este año y muchos proyectos nuevos para el año que viene; procuraré hacerles partícipes a todos ustedes de ellos, para que los conozcan.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): Le agradecemos, como decía anteriormente, que haya comparecido en esta Comisión; agradecemos el compromiso que usted tiene como responsable de formación y de relaciones institucionales; agradecemos por supuesto a su empresa ese compromiso que tiene adquirido y supongo que dentro de no muchos meses nos volveremos a ver, en esta legislatura, en esta misma Comisión. **(El señor vicepresidente, Ruiz Llamas, ocupa la Presidencia.)**

**COMPARECENCIA DE LA SEÑORA DIRECTORA DE PUBLICIDAD, COMUNICACIÓN Y RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA (LAHERA SANZ DE DIEGO) DE LIBERTY SEGUROS. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 219/000072.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Señorías, pasamos ya al último punto, Liberty Seguros. Tenemos aquí a la señora Lahera Sanz de Diego, directora de Publicidad, Comunicación y Responsabilidad Social Corporativa del grupo Liberty. Es licenciada en Ciencias Económicas por la Facultad de Comillas. Trabaja en Génesis desde el año 1988, en el área de márketing, desempeñando distintas funciones. En el año 2004, el grupo Liberty compró Génesis y desde ese momento tiene la responsabilidad de publicación y recientemente la de comunicación externa y relaciones sociales. Tiene la palabra.

La señora **DIRECTORA DE PUBLICIDAD, COMUNICACIÓN Y RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA, DE LIBERTY SEGUROS** (Lahera Sanz de Diego): Muchas gracias. Voy a hacer una pequeña introducción del grupo Liberty. El grupo Liberty es un grupo asegurador que opera en España

desde el año 2001. Opera con un modelo de distribución multicanal, que quiere decir que vende a través de distintos canales de distribución. Dos son los principales: el canal directo, que es teléfono e Internet, o el mediado, en el que a través de corredores, mediadores, agentes y también socios estratégicos de la compañía se distribuyen seguros. Tenemos tres marcas: Liberty, que es la del canal mediado, y las marcas de directo son Génesis y Regal; por eso comentaba antes que yo provengo de Génesis. Génesis vende auto a nivel general, Regal lo hace en Cataluña. Nuestra actividad principal está centrada en el seguro de auto, en torno al 70 por ciento del negocio es rama auto, no vida, y dentro del no vida es auto; por eso estamos hoy aquí, porque una de nuestras preocupaciones es el tema de la seguridad vial. Somos una aseguradora de automóvil principalmente y por eso todo lo que tenga que ver con la accidentabilidad o con la integración de la gente que tenga accidentes, etcétera, nos toca muy de cerca, ya que en eso es en lo que nos hemos centrado. En cuanto al tema de la prevención, los planes de prevención de empresa, en Liberty, en el año 2006, conscientes de la importancia de la educación vial y como consecuencia de nuestra adhesión a la Carta Europea de Seguridad Vial, iniciamos unas jornadas de formación para los empleados del grupo Liberty. Para ello, colaborando con la Universidad Autónoma de Barcelona y con el Servei Català de Trànsit, a través de su cátedra de Educación y Formación Vial, se adaptó el programa que ellos tienen a las necesidades del grupo. Este programa de formación consiste básicamente en que ellos nos ayudaron a la selección de formadores, que eran empleados del grupo, les formaron y luego les dieron tutorías para que fueran capaces de aplicar este programa al resto de los empleados. Los cursos de formación se impartieron en abril-mayo de 2006 y enero-abril de 2007. Han pasado alrededor de 200 empleados por ellos, con carácter voluntario, se imparten en horario laboral y tienen unas siete horas de duración. Se imparten en los centros de trabajo, dentro del horario laboral, como decía. El formador es un empleado que ha sido previamente formado por la universidad y también tenemos una persona que ha sufrido un accidente de circulación, normalmente un lesionado medular. El empleado da formación sobre los posibles riesgos, medidas de prevención, cómo evitar estos riesgos, se trata un poco de concienciar y de que tomen prácticas habituales de seguridad cuando ellos conducen. Y el cambio de actitud lo intentamos conseguir a través del lesionado medular. Cuando uno cuenta en primera persona lo que le ha ocurrido tiene bastante más impacto. Así es. Todo esto surgió cuando nos adherimos a la Carta Europea de Seguridad Vial y vimos que el 75 por ciento de los accidentes laborales eran accidentes in itinere y de ellos el 69 por ciento eran accidentes de tráfico. Lo que hemos visto es que, después de estos programas, ha disminuido alrededor de un 30 por ciento la proporción de accidentes de tráfico.

Como decía, estos cursos se terminaron en 2007. La intención era continuar, extendiéndolos a familiares y a otros grupos de interés, pero de momento nos hemos quedado ahí. A día de hoy, han participado unos 200 empleados con unas 1.800 horas lectivas de curso. Todo esto sería dentro del ámbito de la prevención en el marco laboral. Ahora, dentro del paraguas de responsabilidad social corporativa, hacemos también cosas en materia de prevención. Por ejemplo, trabajamos con Aesleme, que es la Asociación Española de Lesionados Medulares, y tenemos con ellos dos programas, que son de educación para grupos jóvenes; gente que no conduce todavía. Uno se llama Te puede pasar y es un programa para niños de a partir de 12 años; van a los colegios de toda España y les cuentan cuáles son los factores de riesgo, cómo puedes evitarlos y qué ocurre una vez que has tenido un accidente. Por supuesto, habla en primera persona otra vez, porque son lesionados los que dan estos cursos y les explican que hay vida después del accidente; que hay familia, trabajo, deporte, que te puedes integrar. El otro programa en el que también participamos, dirigido a jóvenes de COU en adelante, le llaman *Road Show* y se da en un ambiente discotequero; los chicos van por la mañana, a primera hora, pero es un ambiente de discoteca. Hay un joven como ellos, que está con una copa en la mano, explica que él puede con todo, pero hay un accidente horroroso, claro. Y ahí les hablan del accidente y de todo lo anterior. No hay después, porque ya están muy cerca de tener el carné de conducir, incluso algunos lo pueden tener, y se trata de impactarles de lleno.

Con respecto a la prevención, sé que hay aquí personas de Attitudes y no sé si han hablado ellos de Micropolix, la ciudad de los niños que se ha hecho en Madrid. **(Pausa.)** Han hablado. Ellos tienen la autoescuela, ellos les enseñan a conducir y con nosotros se hacen el seguro del coche, tienen que pasar un test del buen conductor, que pretende fomentar la educación —lo que se hace, lo que no se hace, ponte el cinturón, frena— y además se les quita puntos. Si les quitamos puntos del carné, luego les sale más caro el seguro; de alguna manera estamos intentando construir en esa línea.

Dentro del paraguas de RSC, pero ya no en prevención, este año estamos preocupados (llevamos haciéndolo tiempo, pero este año especialmente) por los temas de integración. Ocurrido el accidente, hay algo después que, como decíamos antes, se enseña en los cursos. Para ello estamos trabajando con la Fundación Adecco, que en este momento está haciendo un estudio de organización para ver dónde puede haber huecos con el fin de integrar gente en centros de trabajo, o teletrabajo. Se les daría formación específica, se vería qué necesidades tienen y se les montaría lo que hiciera falta. También con ellos hemos firmado un acuerdo para hacer un plan familia que consiste en dar ayuda a discapacitados. Es un programa de tutorías.

Hay una cosa que es muy novedosa, que la hacemos desde 2006; en su momento éramos la única compañía que lo hacía en España, y que yo sepa seguimos siéndolo,

que es la ayuda psicológica gratuita a familiares de fallecidos en accidente de tráfico. Esto consiste en que en el momento en que la compañía conoce que hay un siniestro en el cual ha habido un fallecimiento, se pone en marcha un procedimiento por el cual se le ofrece a los familiares del fallecido un servicio de atención psicológica gratuita. Este servicio se presta durante cuatro meses, porque, según los expertos, es el tiempo más traumático para los familiares del fallecido. Si en su momento la persona dice que no y lo quiere solicitar más tarde, está a su disposición. Y la verdad es que sí lo utiliza gente. Tenemos más de los que quisiéramos porque nos gustaría que no hubiera accidentes y vemos que la medida funciona.

En el marco de la responsabilidad social en seguridad vial es lo que hemos hecho hasta la fecha. No sé si me resta alguna pregunta por contestar.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Señora Lahera, sea bienvenida a la Comisión, antes no le he dado la bienvenida en la presentación.

Vamos a dar la palabra a los grupos parlamentarios. En primer lugar el señor Diego Moreno por el Grupo Parlamentario Socialista, que es el que ha pedido la comparecencia.

El señor **MORENO CASTRILLO**: En nombre del Grupo Parlamentario Socialista le agradezco que haya tenido la amabilidad de venir a esta Comisión de Seguridad Vial en nombre de su empresa, Liberty Seguros. Teníamos grandes expectativas que, tras escuchar su intervención, se han visto bien cumplidas. Sabíamos que tenían un programa muy interesante en materia de prevención y de accidentes de seguridad vial, y lo hemos podido constatar tras su intervención. La tenemos que felicitar a usted y a su empresa porque los objetivos de su programa son de gran sensibilidad. Hablaba de la inserción laboral de personas que han sufrido un accidente de tráfico y han tenido, lógicamente, consecuencias graves en su salud física, materia de gran sensibilidad e interés. También nos parece de gran importancia su acción social, es decir, su actuación a través de organizaciones, de asociaciones y de instituciones que lógicamente colaboran en estas cuestiones con ustedes. Les tenemos que felicitar por su implicación social más allá de su propia empresa. En definitiva, les felicitamos por los buenos resultados que ha relatado.

Nuestro grupo entiende que el papel de las empresas es fundamental en la prevención de los riesgos laborales, y también, cómo no, de aquellos que tienen relación con los accidentes de tráfico, que, como sabrá usted, es una preocupación de este Gobierno, y también del Congreso de los Diputados a través de esta Comisión de Seguridad Vial. En alguna otra intervención, quizá no en esta sesión sino en otra de esta Comisión, se hacía una justificación económica acerca del interés de las empresas por poner en marcha planes de este tipo. Dentro de esa concepción empresarial nos puede parecer comprensible, pero la

verdadera motivación que tiene que llevar a las empresas a poner en marcha planes de este estilo debe ser la de evitar el dolor y el gran drama social que producen accidentes de este estilo. Lo digo con cierto conocimiento de causa porque en el pasado trabajaba en una empresa de servicios veterinarios y teníamos que trasladarnos constantemente con vehículos, es decir, el vehículo era nuestra herramienta de trabajo, y se producían con cierta frecuencia accidentes, y con menos frecuencia afortunadamente mortales. Para los responsables de la empresa, el verse responsables de lo ocurrido por no haber puesto todos los medios a disposición de los trabajadores para evitar esos accidentes era el verdadero drama y lo que les motivaba e incentivaba a trabajar para suprimirlos. Es fundamental que las empresas, sobre todo los responsables, se impliquen en la prevención de los accidentes laborales, y cómo no, de los causados por el tráfico. Hace S.S. una reflexión al hilo de todo esto. Yo también vengo de un colectivo de autónomos, campo en el que me parece que habría que hacer un trabajo importante, quizás a través de los colegios de profesionales, porque me consta que un gran número de los accidentes de tráfico en el trabajo les sucede a los autónomos. En ese sentido habría que tener una especial atención con estos colectivos.

Un par de cuestiones, que ruego que me disculpe si no son demasiado pertinentes, pero que me parecen relevantes porque tienen un interés de carácter general. Me gustaría saber si existe alguna correspondencia... Creo que su empresa tiene implantación tanto en Francia como en Portugal. **(La señora Lahera: Francia, no Portugal; Turquía, Polonia, Portugal y España.)** Portugal es quizá la que me interesa más. Quería saber si existía una correspondencia entre los planes que se ponen en marcha en España y los que se ponen en marcha en Portugal. Lo digo porque vengo de una región, la región leonesa, que tiene una relación directa con Portugal y existe un flujo continuo de trabajadores de un sitio a otro. Sería interesante que hubiera una coherencia en los planes de las empresas de ambos territorios para que no tengamos que sufrir por un déficit en el interés de las empresas por desarrollar estos planes. Esta es la pregunta que le quería hacer.

Me gustaría volver a felicitarle por los programas de jóvenes, que me parecen muy interesantes, sobre todo porque es un colectivo que, precisamente por serlo, sufre de una forma más dramática la situación pues todavía tienen una vida por delante y un accidente provoca en el seno familiar un drama. Le reitero mi agradecimiento por ese esfuerzo. Se ha dicho en esta Comisión que existe una situación económica complicada y que en algunos casos hay algunas empresas —se puede deducir de las palabras de algún responsable de la patronal— que van a invertir menos esfuerzo en el desarrollo de programas que pretenden prevenir los riesgos laborales. Tenemos que felicitar a las empresas que, a pesar de esa situación, siguen apostando por ello, lo cual constituye un hecho claro de su gran compromiso con esta causa. Les seguimos animando a que sigan trabajando en ese sen-

tido y que les podamos ver pronto para que nos sigan contando cuáles han sido sus progresos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Tiene la palabra don Federico Souvirón por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Quiero dar las gracias a doña Ana Lahera por su comparecencia y felicitarla por el trabajo que hace la empresa Liberty Seguros, a la que ella representa. Antes de venir a la Comisión he cotilleado un poco en Internet, y he leído el apartado que dentro del libro blanco se dedica a la responsabilidad social corporativa, así como el que dentro de la acción social se dedica a la seguridad vial.

De lo que ha dicho doña Ana esta mañana aquí y del libro blanco, me llaman la atención tres hechos en los cuales me parece que Liberty cubre claramente tres huecos. Uno es el conocimiento e investigación de las causas de los accidentes. En ese tema hay tanto que avanzar y tenemos tanto que hacer, que desde la iniciativa privada se cubra ese flanco me parece algo a resaltar y del mayor interés. En segundo lugar, está la ayuda psicológica a los familiares. Todos los que formamos parte de esta Comisión, cuando nos vemos en el desagradable momento de hablar con víctimas de los accidentes de tráfico, nos dicen que víctima no es solo el que ha perdido la vida o el que ha quedado inhabilitado para su vida habitual, sino que el círculo más cercano a las personas accidentadas también presentan como consecuencia del choque (es una llamada de teléfono cuando te cambia la vida), unos problemas psicológicos de los que muchas veces no somos conscientes. Que Liberty se dedique precisamente a prestar este auxilio me parece algo importante y a imitar, porque es una necesidad que habrá que cubrir de alguna manera.

En tercer lugar, las políticas de inserción de personas con disminuciones físicas como consecuencia de los accidentes de tráfico. Todos conocemos la labor de Aesleme y la colaboración de Liberty con Aesleme sin

ninguna duda ayuda a que pueda hacer el trabajo importante que hace. El apoyo a las iniciativas de seguridad vial de otras organizaciones deja muy claro que no es una labor filantrópica. No basta con decir: Vamos a echar una mano, sino que vamos a asegurarnos de que esa mano tiene sentido y que sirve. Por tanto se la vamos a echar, pero siempre y cuando haya una base científica en el planteamiento y de dimensión social para solucionar problemas.

Todos estos ejemplos son muy importantes, también lo es que hoy doña Ana haya venido y nos lo haya contado, porque así constará en el «Diario de Sesiones» de esta Comisión para el que quiera leerlo y quiera aprender. Por tanto, muchas gracias y mucho ánimo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Le paso la palabra a la señora Ana Lahera, por si quiere contestar a lo que le han formulado los grupos parlamentarios.

La señora **DIRECTORA DE PUBLICIDAD, COMUNICACIÓN Y RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA** (Lahera): Muchas gracias a SS.SS. por las felicitaciones. En cuanto a Portugal, tienen un plan de prevención y de educación vial, pero no puedo explicar en este momento cómo es exactamente porque lo desconozco. Como decía cuando me presentaba, llevo el tema de RSC hace relativamente poco, y eso algo que tenemos metido en RSC. Si tienen mucho interés, puedo recuperar información y enviarla a la Comisión.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Muchas gracias, señora Lahera, por estar aquí y por darnos todas las explicaciones en esta Comisión de Seguridad Vial.

Se levanta la sesión.

**Era la una y cuarenta y cinco minutos de la tarde.**

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**