



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 328

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 11

celebrada el martes 28 de mayo de 2013

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia de la señora directora general de Tráfico (Seguí Gómez), para:

- Informar sobre el nuevo reglamento general de circulación. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/000919) 2
- Informar de los plazos previstos para la aprobación y modificaciones que se están realizando en el reglamento general de circulación. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/000453) 2
- Informar y debatir ampliamente el contenido y novedades del reglamento general de circulación antes de su aprobación por parte del Gobierno. A petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 212/000864) ... 2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 2

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

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar inicio a la sesión de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, una sesión dedicada a la comparecencia de la directora general de Tráfico para informar sobre el nuevo reglamento general de circulación, a petición del Gobierno. Comparecencia también de la directora general de Tráfico para informar de los plazos previstos para la aprobación y modificaciones que se están realizando en el reglamento general de circulación, a petición del Grupo Parlamentario Socialista; y por último, comparecencia de la directora general de Tráfico para informar y debatir ampliamente el contenido y novedades del reglamento general de circulación antes de su aprobación por parte del Gobierno, a petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

En primer lugar, damos la bienvenida a la directora general; está en su casa, además en esta magnífica sala Ernest Lluch, que se presta para una ocasión como es la presentación y explicación de este reglamento tan importante. Quisiera dar la bienvenida a todas las señoras y los señores diputados de los distintos grupos, y también a los representantes de las distintas entidades o asociaciones interesadas. Este es un tema relevante y por tanto han sido diversas las entidades que se han dirigido a la Comisión solicitando poder estar presentes en esta comparecencia. Lamentablemente el Reglamento nos impide hoy dar voz a estas entidades pero creo que su presencia aquí para el conocimiento del debate es muy positivo. Además saben ustedes que nuestra Comisión está permanentemente abierta y celebra a menudo sesiones dedicadas a la comparecencia de expertos o personas externas a la propia Cámara, de manera que se pueda recabar también su opinión. En definitiva, si los portavoces lo estiman necesario, haremos las sesiones que haga falta para conocer la opinión de todo el mundo. En cualquier caso repito mi bienvenida a todos los representantes de entidades interesadas en la cuestión.

Vamos a dar inicio a la comparecencia. La mecánica va a ser muy simple, en primer lugar va a intervenir la señora directora general de Tráfico, María Seguí, sin límite de tiempo, aunque yo siempre aconsejo que no más de dos horitas (**Risas**), aunque está usted en su derecho. Después intervendrán en primer lugar los grupos que han solicitado la comparecencia de menor a mayor, Grupo de Convergència i Unió y Grupo Socialista, y luego los grupos que no las han solicitado también de menor a mayor, siendo la última intervención la de la portavoz del Grupo Parlamentario Popular. Tendrán un tiempo de quince minutos para formular todas sus preguntas; posteriormente habrá otro turno de la señora directora general, y si hubiera alguna cuestión a aclarar habría un segundo turno como máximo de tres minutos para los representantes de los grupos.

Sin más cedo la palabra a la directora general y le agradezco muchísimo que haya venido en un momento como este, que es idóneo para poder debatir en sede parlamentaria sobre un tema tan importante como este reglamento. Saben ustedes que los reglamentos son facultad del Gobierno y no necesitan la aprobación de la Cámara, pero hay algún reglamento que es más que un reglamento porque tiene que ver con temas tan importantes como la seguridad vial y la movilidad sostenible. En este sentido el hecho de que el Gobierno antes de aprobar este reglamento quiera debatirlo con sus señorías me parece que es de agradecer. Sinceramente lo agradezco, y deseo y espero que esta sea una jornada que permita aportaciones en positivo y que ayude a que el reglamento que en su momento el Gobierno apruebe recoja el máximo de sensibilidades, y sobre todo contribuya al máximo a la mejora de la seguridad vial y a conseguir esta movilidad sostenible que tanto deseamos.

Señora Seguí, tiene usted la palabra.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO** (Seguí Gómez): Señoras y señores diputados, quiero agradecer a los miembros de la Mesa y en especial a su presidente, don Pere Macias, a los vicepresidentes, a los portavoces y a todos los diputados su presencia hoy aquí en esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible para exponerles —a petición propia, a petición del Grupo Parlamentario Socialista y a petición del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió— las líneas del nuevo reglamento general de circulación. Es un placer poder estar de nuevo ante ustedes, por tercera vez en los quince meses transcurridos desde mi nombramiento. La primera vez con motivo de presentar las líneas generales de la Dirección General de Tráfico y sus intervenciones, la segunda para presentarles el informe con los datos de 2011, y en esta ocasión, reitero, para hablar de cómo promover y mejorar la movilidad segura y sostenible de nuestro país.

Creo relevante iniciar mi presentación haciendo un breve resumen de la realidad de la que partimos. Según la última encuesta Movilia se cuantifican en una media de 2,6 los desplazamientos por persona y día que se realizan en el Estado español, lo cual representa 48.000 millones de desplazamientos en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 3

España en un año. La misma encuesta nos dice que el 47% de ellos son desplazamientos a pie, un 1% en tren y otros medios de largo recorrido, y el resto en medios motorizados como el vehículo de transporte privado, los autobuses, los medios de transporte colectivo y también la bicicleta, citando el uso de la bicicleta en menos de un 2% de esos 48.000 millones de desplazamientos. Desafortunadamente seguimos sin tener una buena estimación del número de kilómetros totales que este número de desplazamientos representa, y ahí seguimos trabajando.

Esta movilidad reporta grandes beneficios a nuestra sociedad por supuesto, pero también tiene consecuencias negativas. Por ejemplo, en estos momentos seis de nuestras ciudades puntúan entre las veinte peores ciudades europeas en cuanto a cifras de congestión y de atascos. La Dirección General de Tráfico tiene la competencia de establecer las normas básicas de convivencia y regulación del tráfico en todas las vías públicas, y además de esta norma común supervisa directamente una cantidad de desplazamientos de medio y largo recorrido, de los que hasta la fecha llevamos monitorizados cerca de 124.000 millones de desplazamientos o un 5,3% menos de lo que habíamos observado en el periodo comparable del año pasado, siguiendo esa tendencia de descenso de movimientos de medio y largo recorrido que se viene constatando desde el año 2006. Atascos y circulación motorizada producidos por un parque de vehículos que supera ya los 33 millones de vehículos, y que en el año 2011 presentó unas cifras de siniestralidad inferiores a las de 2010, pero aun así de magnitud relevante.

Permítanme recordarles aquí que el número de accidentes con víctimas informados por las policías, todas las policías de nuestro Estado, fueron 83.027. En estos accidentes se documentaron también en estos informes policiales 104.000 heridos leves; 11.300 heridos graves y 2.060 fallecidos. En relación con estos 2.060 fallecidos que murieron, bien en el momento del accidente o hasta treinta días después del mismo, se conoce, también según estos datos policiales, que hubo seis heridos graves por cada uno de ellos y otros 51 heridos leves. Pero quiero recordarles que en ese mismo informe de 2011 constatamos la enorme discrepancia entre estas cifras policiales y las cifras comparables sanitarias, cuando documentamos que en realidad por cada persona fallecida existían hasta once personas que requerían ingreso hospitalario, es decir, heridos graves y 51 heridos leves. Repito, más del doble de lo indicado en los registros policiales.

También es meritorio recordarles que en 2011 había en España al menos 78.000 personas con una discapacidad permanente relacionada con secuelas de un accidente de tráfico ocurrido bien ese mismo año o en años previos. Todo ello derivado de la información de la encuesta nacional de discapacidades, autonomía personal y situaciones de dependencia, que desafortunadamente hace ya un tiempo que no se repite. Sin duda hay que aprovechar este momento, el de hoy, para reordenar nuestros modos de desplazarnos. No se trata de realizar más desplazamientos ni más lejos, sino más selectiva y eficientemente; no se trata de tener más vehículos, sino mejores, tanto en emisiones como en seguridad; no se trata de tener más vías, sino de utilizar mejor las que tenemos; no se trata de generar nuevos conductores, sino de continuar empoderando a los que tenemos, mejorando su educación, capacitándoles a utilizar las medidas de seguridad de las que ya disponemos, reeducándoles en las nuevas normas de convivencia en cuanto se refiere al tráfico. Se trata de progresar hacia ese compromiso de cero víctimas, cero congestión y cero contaminación que también les presenté en la primera de mis comparecencias.

Partimos de un plan estratégico consensuado en la legislatura previa y aprobado por un Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011 donde se recogen las líneas de actuación en materia de seguridad vial para el periodo 2011-2020. En este plan no solo hemos seguido trabajando, sino que ya llevamos superados varios de los hitos allí propuestos. Además de este plan también presenté ya a la Comisión las cinco áreas prioritarias para nuestra acción, y cuatro de esas áreas prioritarias tienen una implicación directa sobre el tema del que hablo hoy. En concreto tienen una implicación directa nuestras mejoras sobre los sistemas de información, gracias a las cuales podemos definir las políticas viales con el adecuado sistema de vigilancia. Tiene relevancia nuestro pilar de visión cero, tolerancia cero en cuanto a la conducción bajo los efectos de drogas o de alcohol, sin duda uno de los más importantes factores de riesgo, como ha demostrado el estudio de prevalencia realizado en España en la población conductora previo y los que estamos realizando en estos momentos. Tiene efecto un tercer pilar presentado aquí acerca de la mejora en la accesibilidad y seguridad para los colectivos discapacitados, y especialmente relevante hoy tiene efecto un cuarto de los pilares presentados, que era aquel que hace relación a la movilidad segura a través de la promoción y ejecución de medidas de protección de lesiones, tanto en las vías como en los vehículos como en los usuarios.

En estas líneas de trabajo nos guían no solo nuestro conocimiento sobre la magnitud de los problemas, sino también las diferentes referencias internacionales como las propias de la Organización Mundial de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 4

Salud y las orientaciones políticas dictadas por la Unión Europea en materia de seguridad vial para esta misma década 2011-2020. ¿Con qué herramientas contamos para la consecución de nuestros propósitos? Sin duda la educación, la formación, y los trabajos de divulgación a la ciudadanía, los avances en la investigación, pero sobre todo la legislación como herramienta efectiva de intervención, y bajo estas premisas nos planteamos reformar el reglamento general de circulación. La reforma de este reglamento lo es en tanto que esta es la norma que aborda las condiciones básicas en las que hemos de desplazar a los diferentes usuarios de las vías públicas día a día. Representa nuestra norma básica de convivencia, norma que no había sido modificada desde 2003. Pero esta reforma del reglamento de circulación está sometida a su vez a una reforma de la Ley de Seguridad Vial. Es necesario destacar que se encuentra en tramitación el anteproyecto de ley por el que se modificará el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial aprobado por Real Decreto Legislativo de 1990, de 2 de marzo, y el anteproyecto necesario para esta reforma es en lo que precisamente se está culminando el trabajo y próximamente se remitirá al Consejo de Ministros.

Todos ustedes conocen el documento de trabajo relativo al reglamento, que fue el texto sometido a trámite de audiencia a los setenta miembros de pleno derecho del Consejo Superior de Seguridad Vial, trámite que realizamos con todas las disposiciones de carácter general que afectan a la seguridad vial. Este trámite de audiencia fue precedido, como en otras ocasiones, de numerosas reuniones en el seno de los grupos de trabajo del Consejo, e incluso algunas reuniones fuera del marco de estos grupos de trabajo. Así, se han reunido el grupo de trabajo de motos, el grupo de trabajo de ciclistas, el grupo de trabajo de caravanas, el de autocaravanas y el de grúas, todos ellos a fin de conocer en profundidad cada uno de los aspectos en los que se podían ver afectados diferentes colectivos. Todas las conclusiones de dichas reuniones previas al trámite de audiencia, así como todos los comentarios recibidos después de este trámite de audiencia han sido objeto de estudio y consideración en el documento que actualmente estamos trabajando, y abunda decir que también hemos considerado los comentarios de otros colectivos, que sin pertenecer al Consejo también nos han hecho aportaciones, en concreto estoy hablando de las aportaciones de 36 asociaciones. En todo caso este documento representaría la síntesis de todas las aportaciones realizadas por miembros del Consejo y por no miembros del Consejo, lo cual no pone sino de manifiesto el espíritu de apertura y de diálogo del centro directivo que me honro en dirigir.

¿Cuáles son los grandes temas de la reforma normativa? Entraré en ellos a continuación, pero antes les diré que tras todos ellos hay una convicción de fondo avalada por las organizaciones expertas en la materia, precisamente ensalzando el valor de la legislación como herramienta efectiva de intervención y de modificación de los comportamientos, fundamentalmente como herramienta de educación de la población. Destacaré aquí el segundo informe de la Organización Mundial de la Salud sobre la situación mundial de la seguridad vial en 2013, donde se dedica un apartado especial a los progresos mundiales en materia de legislación sobre seguridad vial. El informe señala —y cito textualmente—: está demostrado que la adopción y observancia de leyes integrales sobre los factores de riesgo fundamentales han reducido las lesiones causadas por el tránsito. En este mismo informe la Organización Mundial de la Salud recuerda a los Gobiernos la necesidad de promulgar, en aquellos países que todavía no tengan, leyes integrales sobre factores de riesgo de accidentes y de lesiones; asimismo añade la necesidad que tienen los dirigentes políticos de invertir recursos financieros y humanos suficientes para comprobar que la ley se cumple, componente esencial para reducir los accidentes, los fallecidos y heridos, y la divulgación de campañas de comunicación y sensibilización para que los ciudadanos entiendan la necesidad de cumplir las normas.

España es uno de los treinta y cinco países que han promulgado en el periodo 2006-2010 nuevas leyes de seguridad vial. La observancia de las mismas y su cumplimiento también han mejorado en nuestro país en tiempos recientes. Respecto del anterior informe, por ejemplo, destacan las mejoras respecto del uso del casco en ciclomotor o motocicleta y del cinturón de seguridad, cuya utilización ha aumentado en un punto, situándonos en un 8 en un baremo de 0 al 10. El uso de los sistemas de retención infantil también sigue aumentando, si bien en el primer informe su uso estaba en un 6, en el informe presentado en el 2013 estaba ya en un 8, es decir, 2 puntos más. En definitiva los indicadores para España nos sitúan en una posición muy favorable, tanto en la epidemiología del problema como en la existencia de la normativa sobre cinco factores de riesgo prioritarios y designados como tales por la Organización Mundial de la Salud, que son: velocidad, cinturón de seguridad, sillitas infantiles, casco de ciclomotores y motocicletas, y conducción bajo los efectos del alcohol, aunque existe aún oportunidad de mejorar la integralidad de las mismas, y sobre todo su grado de cumplimiento, y no les quepa duda de que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 5

ese es un objetivo de la Dirección General de Tráfico. Es precisamente en esta línea de mejora en la que con las nuevas propuestas la Dirección propone elevar cualitativa y cuantitativamente cuatro aspectos ya recogidos en la Ley de Seguridad Vial; proponemos también ampliar la ley y el desarrollo reglamentario en aspectos complementarios. En los siguientes párrafos abordaré primero las mejoras sobre la legislación ya existente, en concreto sobre la velocidad, el uso del cinturón de seguridad, el uso de los sistemas de retención infantil, el uso del casco en ciclomotores y motocicletas; aspectos ampliamente cubiertos y justificados en el informe de la Organización Mundial de la Salud al que acabo de aludir. Abordaré luego otros aspectos demandados por sus señorías en legislaturas previas, y que también se ven resueltos en el reglamento, en la propuesta de reglamento, y por último destacaré nuestras propuestas para contribuir a la reducción de la conducción bajo los efectos de alcohol y drogas, y para el fomento del uso de la bicicleta.

Respecto de la velocidad España es uno de los cincuenta y nueve países del mundo que tienen un límite de velocidad nacional en zonas urbanas de 50 kilómetros por hora o menos. Esta práctica, que la Organización Mundial de la Salud considera positiva, no es suficiente, y la propia Organización Mundial de la Salud apela a que en zonas con gran concentración de peatones y/o ciclistas, zonas residenciales o pequeñas calles vecinales se reduzca aún más esta velocidad a un límite máximo de 30 kilómetros por hora. Esta es una medida muy efectiva para reducir las lesiones de los usuarios de vía pública, particularmente los peatones y ciclistas. Más allá de la zona 30, en aquellas plataformas únicas donde conviven simultáneamente todos los usuarios, proponemos que la velocidad máxima sea 20 kilómetros por hora. Respecto de la velocidad en zona interurbana y especialmente en carretera convencional, donde se concentran hasta un 70% de nuestras víctimas mortales interurbanas, la propuesta como saben ustedes es también de una reducción substancial de la velocidad máxima de circulación. Y por último, y en lo que concierne a la velocidad en vías de alta capacidad se mantiene el límite actual de 120 kilómetros por hora, y solo excepcionalmente se proponen aumentos hasta 130 kilómetros por hora de modo muy restringido y en condiciones absolutamente tasadas de índice contrastado de seguridad, buenas condiciones de trazado y pavimentación, óptimas condiciones meteorológicas y ambientales, siempre con carácter temporal, y siempre gestionadas en un marco temporal, con carácter temporal, por este centro directivo a través de sus sistemas de gestión y los centros de control de tráfico.

La Organización Mundial de la Salud también hace un llamamiento a los Gobiernos de todo el mundo para que incrementen el uso de los sistemas de retención infantil. Por este motivo, y tratando de hacer realidad el objetivo de que ningún menor fallezca en nuestro país por no llevar el cinturón de seguridad o la correspondiente sillita infantil, hemos previsto en el reglamento una mejora de la regulación para fomentar esa seguridad. En lo que respecta al uso del cinturón de seguridad y del casco de ciclomotores y motocicletas el nuevo reglamento amplía el grado de cobertura poblacional a fin de que todos los españoles sean beneficiarios de esta medida, un tema que ya fue motivo de propuestas no de ley por esta Comisión, en concreto en diciembre de 2010. Por cierto, al hilo de temas ampliamente debatidos por esta Comisión en la legislatura previa, pero que parecían olvidados de los medios de comunicación, me complace comentar que en las propuestas contempladas, presentadas, también se incluyen otra serie de cambios como los relacionados con el sector de las autocaravanas, siguiendo la línea trazada en la también proposición no de ley aprobada por el Pleno del Senado de 9 de mayo de 2006, instando al Gobierno a apoyar el desarrollo de las actividades autocaravanistas en España. En este apartado mencionaré que su límite de velocidad se equipara a nivel europeo, diferenciándose como en el resto de los vehículos en función de la máxima masa autorizada y no por ningún otro criterio. Por otra parte, se aborda por primera vez en el reglamento el estacionamiento de estos vehículos en vía urbana, adoptando patrones similares a los de países de nuestro entorno. De este modo las administraciones locales podrán sancionar el estacionamiento de estos vehículos cuando incumplan las condiciones reglamentarias, y por su parte, los usuarios tendrán la seguridad jurídica de que su estacionamiento no será discriminado, siempre que se cumpla con las reglas establecidas.

Las reformas también incluyen aspectos mucho menos mediáticos, pero de impacto diario, como por ejemplo los que tienen efecto sobre los usos excepcionales de la vía, en concreto y a título de ejemplo, la reforma toma en consideración el nuevo servicio de auxilio en carretera para vehículos grúa, estableciendo la modificación de los anexos del reglamento general de vehículos, que actualmente operan a través de una Orden de 21 de enero de 2010. Se trata de especializar y singularizar aquellos vehículos que están realizando operaciones de rescate de vehículos accidentados o averiados, mejorando así la gestión del tráfico en torno a ese incidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 6

Más allá de las mejoras sobre las recomendaciones concretas en materia legislativa de la propia Organización Mundial de la Salud, las proposiciones no de ley generadas por esta Comisión, y muchos otros aspectos recogidos en nuestras propuestas, pero que en aras de no llegar a esas dos horas de exposición no cubriré en esta ponencia, querría emplear el resto de mi presentación en destacar dos temas. En primer lugar, que al hilo del reconocimiento de la importancia de ampliar nuestra preocupación sobre la conducción bajo los efectos del alcohol, perseveramos y ampliamos nuestra tolerancia cero hacia la conducción tras haber ingerido drogas. Respecto de la conducción bajo los efectos del alcohol déjenme recordarles que España se encuentra entre los ochenta y nueve países que disponen de leyes integrales sobre la conducción bajo los efectos de alcohol y drogas, estableciendo una alcoholemia máxima permitida de 0,05 gramos por litro o menos, dependiendo del usuario, pero avanzando sobre la normativa en materia de conducción tras el consumo de drogas es por lo que hemos promovido mejoras normativas que determinen la saliva como muestra biológica de detección, y para ello era preciso adaptar los procedimientos para realización de controles preventivos en carretera incorporando esta recomendación en el reglamento y por ende en la ley. En segundo lugar, que, en cumplimiento de la recomendación de eliminar estos kilómetros inútiles motorizados de los que somos en parte víctimas como sociedad, y en aras de contribuir a un transporte verdaderamente seguro y sostenible, nuestras propuestas legislativas avanzan concediéndole por primera vez en la historia de nuestro país un protagonismo especial a la gestión de la circulación en el entorno urbano, favoreciendo la seguridad de peatones y ciclistas.

El Reglamento General de Circulación en España es un ejemplo de transformación jurídica paralelo al cambio cultural. Tradicionalmente la norma reflejada en el reglamento tenía como objetivo atender el creciente incremento de la movilidad en vehículos de motor, de tal modo que este se convertía en el protagonista de la mayoría del articulado. El resto de usuarios de la vía en cierto modo debían adaptarse a las reglas del vehículo motorizado. En este ámbito, la regulación del automóvil y de la carretera constituía el eje central de toda regulación, constituye el eje central de la regulación actualmente vigente. Para poder avanzar sustancialmente este importante cambio cultural es necesario trasladar a la norma la necesidad de seguridad jurídica que dote a los usuarios de un entorno favorecedor. Las políticas de movilidad y seguridad vial que vienen desarrollando desde hace tiempo las administraciones locales se orientan a dos objetivos principales: de un lado, la pacificación del tráfico urbano y, por otro, el del fomento de la bicicleta como medio de transporte preferente y cada vez más integrado en el flujo circulatorio de los vehículos. Nuestras propuestas no hacen sino robustecer esas dos acciones que acabo de describir. En la Dirección General de Tráfico se ha recogido el guante de diferentes proposiciones no de ley y de mociones instando al Gobierno a la adopción de medidas normativas para promover el uso de la bicicleta en las ciudades y para mejorar la seguridad de las personas que utilizan este medio de transporte. Las nuevas iniciativas se cuantifican en al menos nueve concreciones. Sabemos que existen en España aproximadamente 20,5 millones de bicicletas y que unos 3 millones de personas dicen usarla a diario, pero déjenme poner estas cifras en el contexto de las que mencioné anteriormente, los 48.000 millones de desplazamientos globales que realizamos los españoles en un año. Por tanto, reitero, los desplazamientos en bicicleta aun a día de hoy constituyen menos de un 2% del total. Ante este volumen de tráfico, permítanme presentarles la magnitud de las consecuencias negativas que estamos intentando erradicar con ese amplio abanico de sugerencias y de concreciones para ayudar a la promoción de este sector.

Me permito aquí centrarme en las cifras que ya presenté en el informe de 2011, a sabiendas de que son las cifras a las que ustedes han podido tener acceso recientemente. Decíamos que en el año 2011 fallecieron en total 49 personas siendo ciclistas, 37 de ellos en vía interurbana y 12 en vía urbana. Según los informes policiales, a este número de víctimas mortales cabría añadir 304 heridos graves en vías interurbanas y 285 heridos en vías urbanas. Más allá de esto, también según los informes policiales, cabría destacar 1.423 heridos leves en vía interurbana y 2.878 heridos leves en vía urbana. Los usuarios de bicicleta, según estos informes, se vieron implicados en 4.526 accidentes, pero espero que no les haya pasado desapercibido el hecho de que es precisamente en zona urbana donde las cifras de heridos graves y leves alcanzan una mayor proporción, una mayor representatividad. Las cifras policiales que tenemos, que teníamos en 2011, sabemos que no están completas; sabemos que existe una infranotificación de los incidentes en los que las bicicletas están implicadas. Eso queda constatado, más allá de la abundante literatura internacional que apunta a esa problemática, cuando nosotros cruzamos esas cifras policiales con las hospitalarias. Pese a que las cifras de fallecidos en el informe de 2011 demuestran una estabilidad respecto de las de años previos —estabilidad que contrasta con el descenso en cualquier otro tipo de víctima mortal, de cualquier otro usuario—, lo cierto es que incluso solo con los informes policiales

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 7

el número de heridos graves y leves en esos años previos ya se demostraba al alza. Reitero, esa tendencia al alza en el número de heridos contrasta notablemente con los descensos constatados, publicados y comentados para cualquier otro tipo de usuarios. Esta tendencia al alza se observa también en las urgencias metropolitanas de la ciudad de Barcelona, donde un recientísimo informe con los datos de 2012 cuantifica el número de personas lesionadas atendidas en urgencias que usaban bicicleta como medio de transporte en 159, cifra superior a los 79 casos reportados para el mismo periodo en los mismos hospitales en 2011. Las cifras de ingresados hospitalarios como usuarios de bicicleta que nosotros hemos documentado en las altas hospitalarias del conjunto del Estado en vías urbanas ascendieron de 1.583 en 2006 a 4.526 en 2011. En resumen, por un lado, la más que previsible y deseable expansión del uso de la bicicleta junto, por otro lado, a las mejoras en la identificación y explotación de los sistemas de información en los que estamos trabajando probablemente se traducirá en que las cifras oficiales de víctimas como ciclistas de nuestro país se documenten en aumento con carácter inmediato y en los años venideros. Solo a título de ejemplo les mencionaré que en lo que llevamos de 2013 ya llevamos un ciclista fallecido más con respecto de los ciclistas fallecidos en 2012.

Algunos han querido centrar la atención pública del debate en torno a las reformas propuestas sobre el uso del casco, pero presentar esta intervención aisladamente sería descontextualizar el resto de las propuestas y el marco general bajo el que se proponen. Nuestra propuesta nace con la vocación de garantizar a los ciudadanos un entorno seguro en sus diferentes facetas como usuario de la vía y eso incluye ser usuario ciclista. Recogidas ya en el documento de trabajo al que ustedes han tenido acceso y más allá del hecho de que no se presenten esas propuestas aislada o dispersamente en el reglamento, sino que se concentren en un capítulo específicamente dedicado a la promoción del ciclismo, déjenme mencionar un aspecto cualitativo, y es que nos hemos encargado de eliminar cualquier referencia en el reglamento al ciclista como posible obstáculo a la circulación. Reitero, más allá del capítulo y más allá de la actitud que el documento refleja, voy a citar ahora algunas de esas otras medidas para su conocimiento. En primer lugar, están aquellas encaminadas a modular la velocidad de los vehículos motorizados en las vías urbanas, precisamente para facilitar y mejorar la integración de los ciclistas. En concreto, he citado antes la sustancial disminución en numerosas calles de nuestras ciudades a velocidades máximas de 30 y 20 kilómetros por hora respectivamente. En segundo lugar, existen medidas dirigidas a favorecer los desplazamientos de los ciclistas en las calzadas, ampliando el número de vías por donde pueden circular —ahora ya o después de la aprobación del reglamento— a velocidades muchísimo más pacíficas, y, además, la posibilidad de hacerlo en condiciones diferentes a las del resto de vehículos de motor, cuando se contempla la posibilidad en algunas de ellas de circular en bicicleta, incluso a contradirección; un ruego de los usuarios de la bicicleta largamente escuchado. También incluimos medidas dirigidas a flexibilizar la posición del ciclista en las vías urbanas integrándolo en el flujo circulatorio y otorgándole prioridad de paso sobre los vehículos a motor en los pasos de peatones. Añadimos medidas dirigidas a hacer más eficiente su desplazamiento permitiendo el uso de remolques o semirremolques para el transporte de personas o de carga en vía urbana. Añadimos medidas dirigidas a facilitar el entendimiento y el cumplimiento de las normas de circulación eliminando barreras artificiosas como las de identificar si el usuario está en vía urbana o interurbana. Proponemos una continuidad de tratamiento de las normas y principios que rijan la circulación en este vehículo. También incluimos medidas dirigidas a fomentar la visibilidad del usuario, introduciendo previsiones como las relativas a la utilización del alumbrado y al uso de prendas reflectantes homologadas. Y, sí, incluimos la promoción del uso del casco; estamos tan convencidos de su utilidad como para promoverlo como la mejor de las herramientas educativas de que disponemos, la legislación. Como pueden observar, la voluntad del Gobierno es la del fomento del uso de la bicicleta.

El hecho de ampliar, *ex novo*, un capítulo entero en la reforma del reglamento y de ampliar la cobertura del ciclista en la modificación de la Ley de la Seguridad Vial ratifican y sustentan de forma evidente esta voluntad. De hecho, no se entra a regular otros aspectos como pudieran ser el del registro de las bicicletas, el de que hubiera un seguro obligatorio para los usuarios o los vehículos, no regulamos acerca de la necesidad de tener un carné de ciclista; elementos y requisitos, todos, propios de un sistema de transporte. Ni siquiera se ha elevado a grave la infracción de no llevar alumbrado o reflectante, cuando su importancia es total para promover la seguridad del ciclista. Por incidir durante un minuto adicional en las razones por las que la Dirección General de Tráfico aboga por el uso del casco, déjenme resumir las reacciones a favor o en contra que se han visto publicadas y que fundamentalmente versan en torno a tres temas: si hay o no un problema, si el casco es o no efectivo y si la obligatoriedad del casco retraerá del uso de la bicicleta en el entorno urbano.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 8

He mencionado en párrafos previos el número de ciclistas identificados como víctimas mortales, graves y leves en registros policiales y en registros sanitarios de nuestro país. Por centrarnos un momento en los heridos que han requerido ingreso hospitalario, en 2010 hubo en España 3.767 heridos graves usuarios de bicicleta. Entre ellos la lesión más frecuente fue un traumatismo craneoencefálico en un 17% y eso representa 622 personas, 325 de ellas con una pérdida de conocimiento moderada o prolongada, 268 con una pérdida de conocimiento leve y solo 29 con un traumatismo craneoencefálico que no tuvo pérdida de conocimiento. La evidencia sobre la efectividad del casco en reducir estas lesiones es incuestionable, como revela el hecho de que ninguna organización, ni gubernamental ni no gubernamental, ni nacional ni internacional, no defienda la recomendación del casco. Toda la ciencia ratifica el elevado índice de protección que confiere el casco para las lesiones craneales cuando ocurre un accidente, especialmente cuando ese accidente tiene lugar precisamente en un entorno en el que la velocidad máxima de circulación se sitúa en ese entorno urbano al que estoy haciendo alusión. La Dirección General de Tráfico no tiene ninguna duda respecto al efecto beneficioso del uso del casco y observa las opiniones divergentes en la conveniencia de la legislación para promover más, si cabe, su uso. Es relevante anotar aquí el gran número de usuarios que ya utilizan este sistema voluntariamente, así como las dos encuestas recientemente publicadas donde se demuestra un apoyo mayoritario de la población a la adopción de estas medidas. Otros, por el contrario, citan el papel del desincentivo del uso de la bicicleta por requerir el casco y el menor número de usuarios que pudieran querer ir en bicicleta si tienen, por ley, que llevar un casco —insisto, pudiera tener—.

El debate sobre la pertinencia o no de legislación en materia de seguridad vial no es nuevo. En realidad, el debate sobre si una medida de seguridad desincentiva de la actividad a proteger hace décadas que se esgrime en nuestro país y en todo el mundo, y en la inmensa mayoría de las ocasiones se ha demostrado incierto. Quiero recordar aquí el debate en torno al uso del cinturón de seguridad, el debate en torno al uso del casco de ciclomotor o de motocicleta como ejemplos concretos vividos, pero existen numerosos ejemplos más en otros entornos no necesariamente relativos al tráfico. En este caso, los detractores de la propuesta de la legislación citan la evidencia de un estudio sobre la experiencia australiana tras la implementación de la ley. Existen países que tienen promulgada ley sobre la obligatoriedad del casco para todos los usuarios —Nueva Zelanda, dos Estados en Australia, veintiuno de los Estados Unidos, Colombia, Finlandia—, otros países recogen esta obligatoriedad en el caso de los menores de edad —dos Estados de Canadá, Suecia, Japón, Islandia, Israel, Estonia, República Checa, Croacia, Eslovenia—, y también existe algún otro estudio unitario —un estudio— donde se demuestra que la implementación de la ley no tuvo efecto en detraer el número de usuarios, en este caso concreto en Canadá. Tampoco se ha mencionado la evidencia sobre cómo la legislación permite llegar a aquellos subgrupos de la población que precisamente más se benefician del uso de ese dispositivo de seguridad. La Dirección General de Tráfico tiene la obligación de velar por la seguridad de los ciudadanos, y para ello es necesario acometer reformas encaminadas a la mejora de actuaciones, pero no es menos cierto que esta debe ser una tarea de todos. La Dirección General de Tráfico entiende que tras la crítica a la promoción del uso utilizando la legislación puedan existir razones legítimas y también argumentos económicos a considerar. En vista del interés suscitado por este aspecto concreto sobre la promoción de esta medida, incuestionablemente efectiva, empleando la legislación como manera eficiente de educar a la población sobre la conveniencia del uso de esta medida de protección, es por lo que propongo a esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible la creación de una ponencia específica. Se trataría de una ponencia específica para el estudio de los aspectos relacionados con la legislación para promover el uso del casco en la bicicleta.

Para que las modificaciones de estos cambios en el Código de Circulación sean en firme, los tiempos dependen, primero, de la tramitación de la ley de seguridad vial, que tenemos previsto iniciar en breve y, segundo, de que cuando esté aprobado el proyecto de ley podamos poner en marcha la tramitación del reglamento de circulación. Así pues, en este ínterin tienen ustedes la posibilidad de tener esta ponencia a fin de que escuchen los hechos incuestionables y las opiniones debatibles de manos de los diferentes expertos, que no son solo los usuarios o las asociaciones de usuarios sino el conjunto de la sociedad; la misma sociedad que tendrá que velar por sus conciudadanos lesionados cuando estos sufran consecuencias negativas e indeseables.

Mientras estas reformas se procesan y se debaten en el entorno parlamentario, es tarea de la Dirección General de Tráfico seguir trabajando para mejorar las cifras de fallecidos y heridos en accidentes de tráfico. Cada día —hoy también— trabajamos para bajar significativamente de esos casi seis fallecidos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 9

diarios en nuestro país en vías públicas; seis es la cifra relativa a 2011. De ahí, que incluso durante este periodo de tramitación mantengamos, ratifiquemos y ampliemos nuestra constante vigilancia sobre los límites de velocidad ya existentes, nuestro deseo de mejorar la información de la población respecto a la importancia de la vía, del vehículo y de la seguridad vial y nuestra promoción de hábitos de circulación seguros y saludables, así como nuestra colaboración con todos los organismos gubernamentales a todos los niveles —incluido el internacional— para promover de manera real la movilidad segura a la que todos aspiramos. Tengan ustedes por seguro que desde la Dirección General de Tráfico trabajamos coherente y diligentemente por mejorar todos y cada uno de los aspectos que identificamos como problemáticos —aspectos para los que disponemos de una solución que aplicamos con rigor— y para promover que nuestra sociedad tenga una movilidad que sea más segura. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señora directora general, le agradezco su esfuerzo. Creo que ha sido una exposición muy extensa y, a la vez, nos ha invitado usted a trabajar específicamente. En cualquier caso, veremos lo que dicen los portavoces de los grupos. Vamos, por tanto, a darles la palabra. En primer lugar, tiene la palabra por un tiempo de quince minutos el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), don Jordi Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señoras y señores diputados, en primer lugar, la valoración que desde Convergència i Unió hacemos hoy de esta comparecencia es altamente positiva porque se produce antes de la aprobación de una norma que tiene rango reglamentario y que, por tanto, no va ser un proyecto de ley que se venga a tramitar a estas Cortes Generales. Antes de que el Gobierno apruebe esta norma con rango reglamentario pero de gran importancia para la ciudadanía, tener la oportunidad de debatirla hoy aquí en este Congreso de los Diputados —y específicamente en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible— entendemos que es positivo y debemos darle un valor a esta comparecencia. Por tanto, desde Convergència i Unió le damos ese valor y vamos aprovechar la para realizar propuestas. El primer aspecto es la valoración positiva por haber podido hacer este trámite previo.

Segunda precisión. Valoración negativa del proceso de elaboración de una norma como esta porque usted la ha difundido a diversos actores protagonistas en el ámbito de la seguridad vial —muchos de ellos nos acompañan hoy aquí (asociaciones y organizaciones), a las que desde Convergència i Unió agradecemos la labor que realizan y estamos contentos de que hoy también puedan asistir a este Congreso de los Diputados, porque es su casa y porque pueden tener también este contacto directo—, pero nadie del Gobierno ha enviado a los grupos parlamentarios el proyecto de reglamento. Este diputado aún no lo ha recibido formalmente y, como yo, creo que ningún diputado de esta Comisión ha recibido antes por parte del Gobierno la propuesta de reglamento. La hemos tenido que obtener o bien porque alguien nos la ha pasado, o bien porque alguien la ha colgado en la red. Este no es el sistema y es seguro que tampoco era su intención, porque la conozco y usted desconoce este procedimiento. Creo que deberíamos mejorarlo porque en el futuro van a venir otras modificaciones reglamentarias y debemos tener un conducto por el cual los diputados, aunque no vamos a legislar porque son reglamentos, tengamos un conocimiento oficial y previo de normas como sobre la que hoy vamos a debatir de manera muy oportuna y positiva. Por tanto, quería hacerle esta acotación previa en mi intervención sobre su importante comparecencia.

Nos preocupa la seguridad vial y, por tanto, también la seguridad de nuestros ciclistas, sea en vías urbanas o sea en vías interurbanas. Esta es una de nuestras preocupaciones, como nos preocupa también la seguridad vial de los peatones en las ciudades; y me referiré a ello porque son cifras muy alarmantes en cuanto al número de víctimas. Por tanto, la preocupación de Convergència i Unió en este ámbito es absoluta. Hay accidentes en vías urbanas de usuarios de la bicicleta, y por supuesto deberíamos intentar evitarlos todos. Usted se ha referido a unos datos y yo he cogido las cifras que aporta la web de la DGT. Las últimas que aparecen son del año 2010 y arrojan que en vías urbanas hubo 18 ciclistas fallecidos, 209 heridos graves y 2.081 heridos leves. Estas cifras aparecen en la web de la DGT en cuanto a vías urbanas y ciclistas. Quiero recordar que en el caso de los peatones, si estábamos ante 18 muertes de ciclistas en vías urbanas, hay 278 muertes de peatones en vías urbanas; si eran 209 los ciclistas heridos graves, son 1.586 los peatones heridos graves; y si estamos ante 2.081 ciclistas heridos leves, tenemos 7.841 peatones heridos leves. Por lo tanto, cada colectivo nos debe preocupar. En el caso de los ciclistas, con la mejor de las intenciones y con ánimo de evitar accidentes, el Gobierno decide utilizar la legislación por una vía inicialmente imperativa en el sentido de obligar al uso del casco también en las vías urbanas a los ciclistas. Ya nos pronunciamos desde Convergència i Unió al respecto. Creemos necesaria una reflexión, por tanto entendemos positiva la ponencia que hoy usted ha anunciado. Es bueno reflexionar y escuchar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 10

a los expertos, pero de entrada creemos que la imposición obligatoria puede ser precipitada en el ámbito de los ciclistas en vías urbanas. Requiere de esa evaluación global que usted hoy nos sugería y entendemos que sobre lo que deberíamos incidir prioritariamente es en fomentar el uso del casco, divulgar las ventajas del uso del casco para los ciclistas y hacer campañas informativas y pedagógicas que alumbren la necesidad para muchos ciclistas de incorporar ese elemento de protección cuyo principal beneficiario es al final el propio usuario de la bicicleta. Por tanto, nos parece bien fomentar, promover y divulgar, pero no vemos claro desde Convergència i Unió que se actúe por la vía imperativa de obligar, al igual que no se está haciendo en los países de nuestro entorno. No se hace en Italia, ni en Reino Unido, ni en Alemania, ni en Dinamarca, ni en Holanda; algunos de ellos son países con gran implantación de la bicicleta en vías urbanas, y la solución no ha venido por la vía imperativa. Quizá también debamos reflexionar hasta qué punto podemos buscar un umbral de edad —como han hecho otros países— y ver si debe ser obligatorio en vías urbanas para los usuarios que tengan menos de dieciséis años. Hay que analizar lo que han hecho otros países y ver exactamente cuál es la mejor solución, que no debería pasar por desalentar el uso de la bicicleta en las vías urbanas, porque tiene elementos muy positivos también desde un punto de vista sanitario de lo que supone su buen uso en los distintos entornos, así como las connotaciones para el medio ambiente en cuanto a lo que supone ese desplazamiento en bicicleta que deberíamos fomentar. En ocasiones, con la mejor de las intenciones por parte del Gobierno, determinadas medidas podrían comportar una menor utilización de esas bicicletas en el entorno urbano. Desde Convergència i Unió le pedimos reflexión en ese ámbito y estudio compartido. Por lo tanto, si abrimos esa ponencia, vamos a participar, nos vamos a implicar y queremos hacer propuestas en positivo.

Aprovecho también para preguntarle qué calendario tenemos. Vamos a reunir la ponencia, ¿pero qué calendario tiene el Gobierno para aprobar ese reglamento? Desde Convergència i Unió no quisiéramos que las reflexiones fueran posteriores a la aprobación. Lo bueno sería que fueran previas, incluso que, aunque fuera de manera informal, los distintos grupos parlamentarios pudiéramos aportar al Gobierno sugerencias sobre la redacción en distintos aspectos de ese importante reglamento general de circulación que hoy nos ha presentado usted ante esta Comisión. Así pues, ofrecemos diálogo abierto por parte de Convergència i Unió. Entendemos que la mejor solución no es la imposición. Si fuera una imposición obligatoria, deberíamos estudiar cuándo entra en vigor, qué periodos y qué carencias tiene para que pudiera ser aceptada por todos los ciclistas y todos los que interactúan en la vía urbana. De entrada, esa obligatoriedad no la vemos; sí que vemos el fomento y nos gustaría poder compartir esa reflexión conjunta. Alguien podría aludir también a qué medidas deben adoptar los peatones ante tanta inseguridad y tantos heridos —miles de ellos— y a nadie se le ocurre obligarles a determinadas medidas, porque atentarían al propio sentido común. Siempre debemos evitar las muertes. En concreto, esa estadística de 18 muertes de ciclistas y 268 de peatones nos orienta hacia dónde van las cifras. Por suerte, las muertes de ciclistas en vías urbanas no son las más significativas, pero estamos de acuerdo en que toda medida de seguridad debe ser estudiada y debe poder ser compartida por todos, y si es desde el consenso, mejor.

En cuanto al uso de las bicicletas en ciudades nos plantea algunos aspectos problemáticos. Uno de ellos es la posibilidad de que en determinados tramos los ciclistas puedan ir en dirección contraria al sentido de esa vía, lo cual puede comportar ciertos peligros en ocasiones y en consecuencia pedimos que se estudie esa posibilidad. Por otro lado, está la interacción entre bicicletas y peatones en una acera. Creemos que aquí hay elementos de peligro que debemos resolver bien, porque, según qué compatibilidad de flujos haya en esa misma acera, puede poner muy en riesgo al peatón, por lo que debemos ser absolutamente respetuosos y buscar la mejor solución posible que permita el buen uso de la vía pública por el ciclista, pero también la protección del peatón en las aceras. El Cermi y Aesleme nos han dirigido alguna reflexión al respecto, en el sentido de buscar siempre esa necesaria protección de la seguridad de los peatones y también, evidentemente, la movilidad de los ciclistas.

Hablando de peatones, nos acompaña hoy Mar Cogollos, directora de Aesleme, y nos ha hecho una reflexión que debería estudiarse para su incorporación al futuro reglamento general de circulación, sobre la distancia permitida para que un coche pueda aparcar cerca de un paso de cebra. En ocasiones, el volumen del coche aparcado y la corta distancia impiden la visibilidad de ese peatón que va a cruzar. El peatón se adentra en el paso de cebra y el coche que va circulando por esa vía no llega a ver que un peatón ya ha empezado a cruzar por ese paso de cebra. También resulta peligroso para personas que cruzan el paso de cebra con un cochecito transportando un bebé, porque en ocasiones no pueden ver si hay riesgo de interactuar con un coche en esa vía, si el coche aparcado está muy cerca del paso de cebra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 11

Hay accidentes a la vista que podríamos evitar y ahora que hablamos de peatones le pedimos que tuviéramos en cuenta alguna medida para evitarlos.

En cuanto a medidas que ayuden de cara a las consecuencias posteriores, Aesleme nos hacía la reflexión de un aspecto que Convergència i Unió había propuesto cuando se debatió la Ley de Seguridad Vial, que es la necesidad de identificar si el vehículo involucrado ha pagado la póliza de seguro obligatorio, si es un vehículo que sabemos que está asegurado, que normalmente no va a huir si tiene un accidente. En ocasiones, el que va sin seguro provoca el accidente y, además, se marcha para no sufrir las consecuencias negativas de conducir sin seguro. Se llegó a la solución de que en el momento de la inspección técnica del vehículo no la pasará si no está asegurado. La solución de la pegatina no era mala, la propuso en su día Convergència i Unió y creemos que retomarla sería uno de los aspectos en los que podríamos incidir.

La velocidad es otra de las novedades de la reforma que nos propone. Para Convergència i Unió el debate de las velocidades debería alejarse de la crítica fácil a lo que propone el Gobierno. Las velocidades son un elemento crucial para la seguridad vial y para la movilidad. Por lo tanto, debemos encontrar una solución adecuada. De entrada, si se delimita bien en qué tramos, en qué condiciones climatológicas, qué historial concreto de accidentes ha habido en esa vía de gran capacidad, que en determinados supuestos y en determinadas vías, temporalmente, con la necesaria auditoría pública, pueda permitirse que ese límite de 120 pase a 130 no nos parece que atente al sentido común; al contrario, es dar a ese límite una mayor adecuación a lo que pasa en la realidad en esas vías de gran capacidad, pero entonces pedimos que el límite sea creíble, que se cumpla y que quien realmente exceda del mismo tenga la sanción adecuada. Si vamos a permitir en esos supuestos esa adecuación, tienen que ser supuestos tasados, estudiados, auditados previamente, señalizados, y deberíamos también mirar de qué forma el pase de un límite a otro no se produce con brusquedad, porque esto altera mucho a los conductores, ya que, de entrada, los cambios del límite de velocidad se hacen sin previo aviso y tienen que adaptar la velocidad. Por ello habría que establecer periodos de adaptación que no supusieran un cambio brusco para que pudiéramos ir en esa vía de forma adecuada.

Por lo que se refiere a la velocidad en vía urbanas, entendemos su propuesta de que sea a 30, pero no era mala la solución de hacer zonas 30 en más vías urbanas —que ya existen—. Entendemos perfectamente, y está muy bien, lo de las zonas 20 cuando interactúan en la misma calzada peatones y vehículos. Está bien lo de las zonas 20, está muy bien la iniciativa municipal de las zonas 30, pero en cuanto a poner como límite máximo 30 en lugar de 50, en algunas ciudades y en algunos tramos concretos, el límite de 50 encaja mejor con lo que ocurre en la realidad y con el límite creíble en cada vía. Poner de entrada todo a 30 no es quizá la mejor solución. Lo de que el límite fuera a 50 respetando las zonas 30 entendemos que sería también una solución adecuada.

Termino ya porque se está agotando el tiempo y le quería hacer tres últimas reflexiones. La primera es que tanto Feneac, que es la Federación de Asociaciones de Empresas de Auxilio en Carretera, como asociaciones del automóvil que también realizan asistencia a vehículos que están con problemas pedirían una redacción más flexible para esos vehículos de ayuda en carretera, que puedan estacionar en ciertos sitios para atender en ese momento a vehículos que están necesitando una reparación, que puedan utilizar los arcenes en determinados momentos, que puedan ser determinados vehículos —no solo unos— los que realicen ese auxilio, porque hay zonas concretas en los que ya estacionan algunos vehículos, pero que quizá con la aplicación estricta del nuevo reglamento quedarían excluidos. Piden un ámbito de flexibilidad que desde Convergència i Unió entendemos que debería estudiarse.

Otro aspecto que quería comentarle se refiere a que en la Comisión que estudia los problemas de discapacidad en este Congreso de los Diputados se aprobó una proposición no de ley por unanimidad, en el sentido de buscar a aquellas personas con discapacidad por problemas neurológicos que tuvieran una mejor adaptación en lo relativo a sus permisos de conducción. Esto no afecta al reglamento de circulación, afectará al reglamento de conductores, pero como le han hecho preguntas y el Gobierno no les ha dado respuesta aún, le trasladamos hoy esta cuestión. Nuestra portavoz en esa Comisión, María Concepció Tarruella, también tiene un gran interés en que se la pudiéramos trasladar, toda vez que las preguntas que ha realizado al Gobierno no han obtenido respuesta.

Ahora sí termino, señor presidente, con un clásico que lleva tres legislaturas consecutivas apareciendo en esta Comisión de Seguridad Vial —por cierto, un clásico que siempre se aprueba con la unanimidad de todos los grupos—. Ahora que vamos a hacer el reglamento general de circulación, volvemos a pedir que todos los vehículos prioritarios, de urgencia, lleven el dispositivo azul. Esta es una asignatura pendiente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 12

que aprobamos solucionar. Incluso, cuando yo decía que se hiciera dentro de este periodo de sesiones el Grupo Popular me enmendaba diciéndome que no, que era demasiado tiempo, que no había que poner que dentro de ese periodo de sesiones porque lo iban a hacer inmediatamente. Ahora que hay un proyecto de reglamento general de circulación tampoco se aborda esta reclamación de que los vehículos prioritarios —todo ellos, no únicamente los de la policía— vayan con el rotativo en luz azul. Como es un clásico, siempre se apoya por unanimidad y el Gobierno nunca lo hace, ahora que tenemos a la directora general de Tráfico aquí, este portavoz una vez más se lo traslada y le pide que lo incorpore en ese reglamento general de circulación.

Hay muchos más aspectos, señor presidente, pero quizás en el turno de réplica tendré ocasión de referirme a ellos. Muchas gracias por su comparecencia a doña María Seguí, directora general de Tráfico.

El señor **PRESIDENTE**: En cualquier caso, nosotros tenemos un indicador que no es el azul sino el rojo y el presidente siempre pide este esfuerzo de síntesis a los portavoces porque nos va a permitir ser más eficientes.

Tiene ahora la palabra el portavoz del Grupo Socialista, el señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Voy a intentar también ajustarme al tiempo que nos han dado y si puedo ser más breve, tanto mejor.

Señora Seguí, bienvenidos usted y su equipo de nuevo a esta Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. Quiero aprovechar la ocasión para dar la bienvenida a los representantes de las asociaciones de víctimas que hoy nos acompañan y también, cómo no, a los usuarios de las bicicletas.

Hoy, señora directora, comparece también a petición de mi grupo parlamentario para explicarnos, como usted nos decía, la propuesta de reglamento general de circulación. Ciertamente, al tratarse de un reglamento, este trámite, el de su comparecencia hoy aquí, no es obligatorio, pero cierto es también que desde que esta Comisión existe el Gobierno nos ha venido a explicar, debatir y recabar la opinión de los grupos en todas aquellas normas que de una u otra manera afectaban a la seguridad vial. Por cierto —el señor Jané ya se lo decía y yo también se lo digo—, se trata de una propuesta que no hemos recibido de la DGT, sino que hemos tenido que recabarla de quienes han tenido la fortuna de recibirla, que evidentemente no hemos sido los grupos parlamentarios. No parece que procediendo de esta forma exista mucho interés en debatirla sino más bien todo lo contrario.

Cierto es también que desde que usted se hizo cargo de la DGT han cambiado las formas de enfocar las políticas de seguridad vial. Lo que fue una política de consenso en los ocho años precedentes, especialmente en esta Comisión, con esta mayoría absoluta del Partido Popular, y especialmente con la mayoría absoluta que tienen en todas las comisiones, solo se aprueba lo que propone el Grupo Parlamentario Popular y, aunque haya propuestas fundadas de otros grupos parlamentarios, difícilmente se aprueban. Eso es algo que le quería decir para que usted lo tuviera en cuenta, porque yo le ofrecí el primer día que usted compareció en esta Comisión nuestra voluntad de consenso desde este grupo parlamentario y no la hemos encontrado, también se lo tengo que decir, porque no ha habido iniciativa que haya propuesto este grupo parlamentario que haya obtenido el soporte del grupo mayoritario de la Cámara. Lo primero que hizo usted fue cuestionar las cifras cuando llegó. Usted prometió una estadística nueva, más certera, más real y mucho más ágil. Se comprometió a que dispondríamos de datos reales a treinta días, en este caso de 2012, en el mes siguiente a la finalización del año, pero estamos ya a finales del mayo. Mi pregunta es: ¿cuándo dispondremos de estas estadísticas? Nos dijo que el primer mes después de finalizar el año y estamos a final de mayo, cuando este fue uno de los temas principales en su primera comparecencia.

Con respecto al reglamento, de entrada le digo que en un alto porcentaje compartimos la propuesta de la DGT, como no podía ser de otra forma, puesto que se corresponde en una gran parte con el proyecto que le dejó su antecesor, don Pere Navarro, pactado y consensado. Discrepamos, señora Seguí, de algunas de las escasas aportaciones que, en lugar de mejorar el texto, solo han servido para generar confusión y encontrar la oposición de ayuntamientos, asociaciones de víctimas, de ciclistas, de peatones, de empresas de grúas o de empresas de tecnología. No está mal. Le reconozco que tiene cierto mérito.

Había una oportunidad de ponerse al día y redactar un texto legal más moderno, adecuado a las ciudades del siglo XXI. Una vez más, la DGT ha perdido el carro de esa modernización del país. ¿Le parece razonable, señora directora, que un reglamento contenga varias disposiciones dictadas *ultra vires* que, lejos de suplir o interpretar la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, innovan o contradicen sus postulados? Lo normal es que primero se modifique la ley y luego se modifique

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 13

el reglamento. Lo que no es habitual es que primero se proponga la modificación del reglamento y luego se modifique la ley. Este es el caso, como sabe usted, de los límites de velocidad, que además no podrían sancionarse, como usted ha dicho, ya que incumplen un principio de legalidad básico en el régimen sancionador, pero también ocurre con el caso del casco obligatorio para los ciclistas en las zonas urbanas, y ello por no hablar de las autorizaciones que exige por la ocupación de la vía pública, materia en la que ya entramos en transgresiones de derechos constitucionales, ya que, como sabrá, derechos como el de reunión o manifestación no están sometidos a autorización ninguna.

En cuanto a los límites de velocidad, si todos los estudios relacionan la siniestralidad más grave con la velocidad, si es conocido que una de las medidas que aconsejan Naciones Unidas, la OMS —la cual también nos la ha recordado usted— o la Unión Europea para seguir reduciendo el número de víctimas es moderar las velocidades y si las recientes campañas de seguridad vial de la DGT también han relacionado el efecto túnel de ir más allá de 130 kilómetros por hora con la velocidad y la siniestralidad, ¿no le parece el aumento a 130 kilómetros por hora una contradicción? ¿Se ha calculado sobre la base de los datos científicos el impacto que podría tener el aumento de velocidad en la siniestralidad más grave, en el número de heridos graves y muertos? Esta medida, al lanzar un mensaje contradictorio, puede banalizar la velocidad y que los conductores corran más en general. ¿Con qué informes de expertos cuenta y qué evaluaciones han hecho de las consecuencias que el incremento del límite de velocidad tendrá en la seguridad vial, en el gasto en combustible y en el medio ambiente? ¿Cuál es el coste de ese sistema de velocidad variable que quieren imponer? ¿Hay presupuesto para auditar los tramos que se consideran inseguros? En tiempos de escasez, señora directora, no parece que esta sea la medida más acertada. Es algo que no solo le digo yo. Creo que conoce perfectamente cómo Fesvial, Fenaer, Aesleme, Stop Accidentes y PAT-APAT han emitido una nota de prensa en que precisamente le advierten sobre estos problemas.

Como sabe, la postura de mi grupo parlamentario al respecto es clara. La velocidad es un factor de riesgo muy importante. Nos oponemos a su aumento por motivos de seguridad vial. Más velocidad implica más posibilidades de tener un accidente y de que este sea, además, más grave. También nos oponemos por motivos energéticos y medioambientales. Más velocidad implica más consumo de carburantes y mayores emisiones de gases contaminantes. No entendemos bien —quizá, siendo un poco malos, demasiado— a qué intereses obedece esa voluntad de hacer más atractivas algunas vías aumentando el límite de velocidad. Es evidente que no obedece a la seguridad vial, tal como le han recordado también las asociaciones de víctimas.

En el preámbulo del proyecto proclaman la necesidad de regular la movilidad urbana y dar mayor protagonismo a los peatones y a las bicicletas para que el vehículo deje de ser el protagonista. Sin embargo, resulta poco congruente en la mayoría de los casos con el contenido de su proyecto de modificación. Estos también, señora directora, son los peligros de introducir innovaciones a una propuesta que ya estaba trabajada. Si acudimos al capítulo destinado a la bicicleta, constatamos que se preocupan más por evitar que entorpezcan a los automóviles que por la seguridad de los ciclistas. Nos encontramos con perlas como estas, textualmente: El ciclista debe circular por la derecha del carril —en lugar de decir que lo hagan por el centro, que, tal como indican los expertos y el sentido común, es la parte más segura de la vía—. También se dice: Deben favorecer el tránsito del resto de vehículos o favorecer el paso a otros vehículos. ¿Es esto seguridad para los ciclistas? Más bien parece todo lo contrario. Por último, llevar el casco en zona urbana aparece como obligación en el proyecto de ley y hoy nos ha dicho usted que espera que hagamos una ponencia, a la que, evidentemente, mi grupo acudirá y aportará todas aquellas cosas que ya les hemos ido diciendo. La obligación de incorporar el casco en zona urbana nos convertiría, eso sí, en el primer país de Europa que instaura esta obligación, una obligación que se ha demostrado como un freno al uso y promoción de las bicicletas en las ciudades. ¿Se trata de proteger o de hacer desaparecer, señora directora? Le daré un dato importante. La mayoría de accidentes mortales de ciclistas en ciudades se deben a atropellos, y el politraumatismo que se causa no varía, se lleve o no casco, en la mayoría de los casos.

El Grupo Parlamentario Socialista está a favor de promocionar, impulsar e informar sobre el uso del casco por los ciclistas en las ciudades. Estamos a favor de su uso voluntario, pero no creemos en su obligatoriedad, por desproporcionada. Señora directora, tiene más efectos negativos que positivos. Recomendar, sí; obligar, no. Da la impresión, señora Seguí, de que quieren matar moscas a cañonazos con esta media y, sobre todo, hay incoherencia en sus propuestas. En lugar de propiciar la seguridad de los ciclistas en nuestras ciudades, parece que busca su extinción. Las organizaciones ciclistas urbanas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 14

como Conbici poseen experiencia y un profundo conocimiento de las exigencias, factores y necesidades en la seguridad ciclista. Sin embargo, nos consta que la opinión de este colectivo ha sido prácticamente ignorada e incluso se ha negado a recibirlos tras la publicación del proyecto de reforma. ¿Puede explicarnos el motivo? ¿Considera usted que organizaciones experimentadas como Conbici pueden ayudar a la mejora de esta propuesta? ¿Prevén algún plazo de evaluación de la obligatoriedad del uso del casco ciclista? En caso de que no se redujeran las cifras de víctimas, ¿se replantearía usted su retirada, en caso de que fuera aprobada la obligación? ¿Cuál es la justificación que se pretende para que España sea distinta al resto de países de Europa en cuanto a la obligación? ¿Ha realizado la DGT estimaciones acerca del número de ciclistas que dejarán de ir en bici si se hace obligatorio llevar el casco? ¿Cuáles serán las repercusiones sobre la salud pública de esta medida de las personas que dejarán de hacerlo? ¿Espera usted que la prohibición de ir en bici sin casco sea aplicada si se aprueba por la mayoría de los ayuntamientos, teniendo en cuenta que todos los ayuntamientos grandes se han opuesto a esta medida? ¿No piensa usted que la garantía de una norma es su cumplimiento?

Me uno a mi compañero de Convergència i Unió respecto del calendario. ¿Cuál es ese calendario que nos presenta o que prevé usted para la ponencia y aprobación, cuando toque, del reglamento general de circulación según la reforma? En su exposición, hablando del porqué del casco, del posicionamiento de unos y otros grupos o de unos y otros colectivos, nos explicaba que existen estudios, como por ejemplo en Canadá, de 2010, que hablan de lo bueno que es usar el casco o lo necesario que es. Los mismos investigadores que hicieron ese estudio han publicado en mayo de 2012 este otro estudio que dice precisamente —luego si quiere se lo dejo si no lo conoce— que no existe prácticamente correlación entre disminución de lesiones con el uso del casco, en aquellas provincias que usted nos ha dicho de Canadá en que es obligatorio el uso del casco. Por lo tanto, estudios informativos existen, pero también existen estudios que dicen todo lo contrario, tan buenos en Canadá como el que usted nos mostraba que decía que el uso del casco era importante. Téngalo en cuenta también. Si quiere, luego se lo paso para que lo consulte. Esto es lo que hace referencia al casco.

La reforma abre la vía a los ayuntamientos para que autoricen la circulación de las bicicletas por las aceras. Esto pone en cuestión por primera vez en la norma general la exclusividad de la acera para los peatones. Desde este grupo parlamentario creemos que las bicicletas no deben de ir por las aceras. Las aceras deben ser para los peatones, que son los más vulnerables. Esta es una medida que piden las ciudades que no han hecho su trabajo de promoción de los medios de transporte no motorizados, las ciudades que no tienen política de movilidad. Estas son las que piden a la DGT que se autoricen las bicicletas por las aceras, porque realmente no creen en la filosofía de la bicicleta y no la van a potenciar y quieren lavar su imagen con cuatro bicicletas por estas aceras. Sin embargo, perjudica a las ciudades, normalmente progresistas, que han trabajado y que han promovido la bicicleta y que han tenido que vencer de forma importante las reticencias de los sectores motorizados. Ahora estas ciudades van a tener una nueva presión: la legalidad que les da la DGT para que los sectores del motor reclamen la expulsión de la bicicleta de las calzadas, para que las envíen nuevamente a las aceras.

El proyecto de reforma también ha topado con la oposición de los profesionales del auxilio en carretera —lo comentaba mi compañero Jordi Jané—. Me gustaría que tomara en consideración algunas de las propuestas que realizan desde la Federación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera, al objeto de facilitarles el trabajo, como por ejemplo que, siempre que no se genere un peligro ni se causen obstáculos a la circulación, se permitan y no se sancionen las paradas momentáneas en vados o aceras mientras se realizan las tareas de auxilio cuando esta ubicación sea la más idónea a utilizar por el conductor del vehículo de auxilio para no entorpecer la circulación; o en las vías interurbanas, permitiendo que los vehículos provistos de las señales reglamentarias puedan acudir a realizar un servicio de auxilio en carretera utilizando los carriles reservados cuando sea la forma más rápida de llegar al vehículo accidentado.

En lo que hace referencia a los detectores de radar, creemos que no deben prohibirse porque son una forma de hacer que el conductor se conciencie y reduzca la velocidad. Estamos de acuerdo en que existan los radares, pero no en que se prohíban los mecanismos de detección del radar. Paso a hacerle un comentario sobre las cámaras de control de velocidad en los helicópteros. En unos momentos de crisis como los actuales, una medida tan costosa como esta, un aparato del que además no dispone ningún país, ¿no le parece innecesario? Por cierto ¿cuántas vidas han calculado que van a salvar con estas cámaras en los helicópteros? ¿Cuántas denuncias han puesto? ¿Qué previsión de denuncias tienen que se van a poner? ¿Qué otras medidas alternativas de bajo coste han descartado antes de lanzar esta medida? ¿Cuál es su coste real? Hace dos años una cámara costaba unos 2 millones de euros. Le

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 15

escuché decir que ahora valían 100.000 euros. Algo no cuadra. Si la velocidad es un riesgo de mayor gravedad en los accidentes de tráfico, los cambios de criterio normativo y el poco apoyo de los elementos de movilidad no motorizada son sin duda un retroceso en el modelo de ciudad sostenible y más segura. Concluyo pidiéndole que haga un esfuerzo por recuperar el consenso en esta materia. En esa ponencia que usted nos ha anunciado que tiene la voluntad de que desde esta Comisión pongamos en marcha intentaremos llegar a todos los puntos de consenso que sean posibles. Nuevamente desde este grupo parlamentario le ofrezco la posibilidad de llegar a esos acuerdos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Corcuera, por ceñirse muy ajustadamente al tiempo.

Vamos ahora al turno de los portavoces de los grupos parlamentarios que no han solicitado las comparecencias expresamente. En primer lugar, tiene la palabra el señor Agirretxea, portavoz del Grupo Parlamentario Vasco.

El señor **AGIRRETXEA URRESTI**: Señora directora general, en primer lugar quiero agradecerle su comparecencia y saludarle. Es la primera vez que nos vemos y debido a cambios en mi grupo desde hace tres meses yo soy el portavoz. Por lo tanto quiero darle la bienvenida e invitarle a que a partir de ahora, también como antes, las relaciones entre mi grupo y la dirección que usted dirige sean las correctas, las necesarias y las más positivas para todos.

En un principio la información que usted nos ha dado es la correcta, sobre todo a vista de pájaro, sin entrar en detalles sino desde un planteamiento más bien político y de intenciones, que seguramente es lo que tiene que regir. Después está la parte técnica que se tendrá que desarrollar, pero le quería hacer dos consideraciones sobre el procedimiento que se ha seguido. La primera uniéndome, como no puede ser de otra manera, a las quejas y críticas que los dos compañeros que me han precedido en el uso de la palabra le han mostrado en el sentido de que hemos tenido que encontrar el camino *motu proprio* para poder hacernos con este texto o con lo que puede ser este texto, porque tampoco sabemos si lo que tenemos es el texto o si es la primera intención, la segunda, la tercera o qué es exactamente. Por ello debería existir un mínimo de rigor en ese sentido, o si no darnos una explicación en su réplica de por qué no nos lo ha trasladado, porque es muy difícil que podamos opinar sobre algo que oficialmente no conocemos, y si lo conocemos es porque extraoficialmente se nos ha facilitado y las críticas o comentarios que podamos hacer quizás pueden incluso caer en una especie de ridículo porque usted nos podría decir que ese texto que yo tengo no es el definitivo y que lo que le voy a comentar no es lo que aparece en su última edición. Es muy difícil que podamos manejar criterios basándonos en planteamientos casi virtuales. Sí es verdad que los que tenemos la suerte de tener miembros en el Gobierno autonómico pertinente, como es el caso de mi grupo, hemos tenido relación con el departamento de Interior del Gobierno vasco, que sí sabemos que han manejado el borrador de este texto. Es decir, el Departamento de Interior del Gobierno vasco, como no podía ser de otra manera, tiene relación con la Dirección General de Tráfico. Tener que buscar esa vía para poder conseguirlo no creo que sea la más correcta. Incluso así deseo trasladarle una especie de queja sobre cómo lo han tratado ustedes con las comunidades autónomas, o mejor dicho con las comunidades autónomas que tiene competencia en materia de tráfico, como es el caso de Euskadi. Como cuestión preliminar habría que considerar que, aunque ustedes son competentes en la materia, hay comunidades autónomas que también tienen competencia sobre tráfico. La forma en que se les ha hecho llegar, la manera en que se les ha pedido su opinión, con muy poco plazo y con poca consideración, no es la más correcta porque podrían aportar muchísimo más teniendo una colaboración más directa, entre otras cosas porque al ser competentes en la materia conocen perfectamente su territorio, sus carreteras y las diferentes condiciones que se puedan dar y son los mejor habilitados para poder aportar a la hora de hacer un reglamento de esta índole. Por ejemplo, el plazo de diez días concedido a los miembros del Consejo Superior de Seguridad Vial consideramos que es excesivamente corto para realizar un análisis en profundidad de la reforma de cualquier propuesta, sea esta o cualquier otra. Legalmente es no solamente pertinente sino necesaria la participación de las comunidades autónomas que tienen esta competencia, y usted lo sabe perfectamente.

Entrando ya en materia quería decirle que hay un planteamiento global, y si nos ceñimos a las acotaciones que algunas comunidades autónomas han hecho al borrador que ustedes han presentado podemos diferenciar varias cuestiones graves. Por una parte está el tema de las velocidades. En esto sí tendríamos que ver que si cambiamos algunas cosas estos cambios también requerirán modificaciones en las sanciones y por lo tanto, quizá sí existe en este proyecto de reglamento una incongruencia entre modificaciones que se hacen en el reglamento y las pertinentes modificaciones que supondrían en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 16

régimen sancionador incluso en la ley sobre algunas cuestiones. A veces esto no va a la par, y es algo que se debería tener muy en cuenta. Va a haber opiniones muy diferentes en torno a las velocidades, en torno a si lo más correcto es eso o si lo más correcto es que se marquen siempre los límites máximos y que las excepciones sean cuando se baje de ellas, en vez de ser a la inversa. Lo que no se puede hacer es marear al conductor. Hay conductores que no siempre conocen perfectamente esa carretera, porque por las carreteras pasan conductores por primera vez y que no vuelven a pasar nunca más; otros, en cambio, pasan todos los días y muchas veces. Cuando se hacen las legislaciones y los reglamentos se tienen que hacer basándose en todos los condicionantes posibles que puedan existir, no basándose solo en las excepciones, aunque también son importantes. Por tanto son materias que hay que tener en consideración, y usted sabe perfectamente que las acotaciones que le han mandado algunas comunidades autónomas son interesantes y deben ser tenidas en cuenta.

No vamos a entrar en la guerra del ciclista porque tampoco es materia como para hacerla. Sí se debe dar bastante más autonomía a los ayuntamientos en este sentido. Por ejemplo, los ayuntamientos que tengan sus ordenanzas deben ser respetadas en el tema del casco. En esta cuestión ustedes deben ver que cada ciudad tiene una composición diferente, que las formas en las que se mueven los ciclistas son distintas, y considero que habría que diferenciar al ciclista deportivo, que es el que sale los domingos por la mañana a hacer 100 kilómetros, del ciclista que usa la bicicleta para trasladarse desde su domicilio a su puesto de trabajo, por ejemplo, dentro de la misma ciudad. Ambos usan el mismo vehículo pero son de condicionantes, de aspectos y de necesidades totalmente diferentes. Además el riesgo que ellos corren es también diferente. El ciclista que sale de la vida urbana y circula por vías en las que convive con otros vehículos que van a muchísima velocidad comparada con la suya no tiene nada que ver con el ciclista que pueda circular en vías urbanas o incluso en carriles bici o bidegorris en ciertas ciudades. Creo que eso sí que habría que diferenciarlo y hacer más caso a lo que los ayuntamientos puedan decidir en esta materia.

En el borrador también hay —al menos en el que yo conozco— una especie de confusión en cuanto a las competencias, es decir, yo creo que no tienen por qué dejarse en manos de Fomento algunas cuestiones como las que se plantean en este proyecto de borrador. Creo que la Dirección General de Tráfico o el departamento de Interior del Gobierno oportuno o la Policía municipal deben ser los competentes, pero no es Fomento porque si no, vamos a liarnos sobre las autoridades competentes en la materia. En algunos planteamientos que aparecen en el borrador del proyecto se deja incluso en manos del Ministerio de Fomento su regulación y creo que no es lo más correcto. Y, siguiendo con los ciclistas, hay una materia que creo que debería tratarse y es que la ponencia, si verdaderamente va para adelante, no solo debe encargarse del tema del casco. Yo personalmente no sé si estoy muy de acuerdo con algunos planteamientos que aparecen en cuanto a lo que son eventos deportivos, hasta qué punto necesitan autorización administrativa, qué supone un evento. No queda claro si todas ellas son o no son y requieren, por ejemplo, la intervención de la Administración. Es decir la administración no va a dar más de sí, no hay ertzainas como para que acompañen a todos aquellos grupos de más de 25 ciclistas que vayan por la carretera. Habrá que ver cómo organizamos esto para que en un reglamento no se ponga cosas tan difusas que no queden definidas ni determinadas, y son materias en las que usted debería haber profundizado un poquito más porque ha hablado sobre la primera capa y sobre la primera capa no creo que vayamos a diferir mucho, aquí la diferencia va a estar en cómo reglamentamos concretamente algunas cuestiones. Yo le diría: más confianza en las comunidades autónomas o en aquellas que tienen competencias en esta materia, como es el caso de Euskadi, que saben perfectamente cómo funcionan sus carreteras; además en el caso del País Vasco las carreteras son competencia foral, no son competencia del Gobierno vasco, pero dentro de las que tienen esa capacidad de gestionar el tráfico más confianza para que aporten porque al fin y al cabo son las que conocen perfectamente no solo la orografía, sino las costumbres, las variables, la meteorología, etcétera.

Por otra parte tampoco es cuestión, como decía, de entrar en una guerra de casco sí, casco no. Usted ha planteado una ponencia. Creo que esa ponencia debe plantear en un nivel mucho más global el planteamiento del ciclista, ese nuevo circulante que afortunadamente tenemos y que desde una perspectiva de movilidad sostenible debemos promocionar y que va a dar salida no solamente a la sostenibilidad desde un planteamiento económico sino también medioambiental. Pero, claro, no todas las personas pueden, aunque quisieran, desplazarse desde su casa a su trabajo en bicicleta. El que vive aquí, está a un kilómetro y puede ir por un carril bici, es maravilloso; pero el que tenga que ir a trabajar a cincuenta kilómetros todos los días por una autovía, ese, por mucho que queramos, no puede usar la bicicleta. Por tanto creo que tenemos que hacer una reflexión global sobre qué entendemos por ciclista y cómo tenemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 17

que facilitar las posibilidades para que este nuevo circulante que ha aparecido, sobre todo en las ciudades, tenga las mayores posibilidades y facilidades para llevar a cabo el cometido que se ha propuesto.

En cuanto a la siniestralidad, podemos hablar mucho, los datos son los datos. Evidentemente toda materia preventiva nunca sobra, eso queda ya dicho. A partir de ahí: ¿toda materia preventiva ha de ser regulada y por tanto ha de ser incluso sancionada? Eso ya es otra cuestión. Pero lo que está claro es que lo que no se regula, lo que no se sanciona, queda en el aire también. Es interesante que hagamos una reflexión global sobre lo que pretendemos, sobre lo que queremos, y no sé si la manera va a ser esa ponencia o no. En todo caso sí me gustaría que nos hablara de plazos, de qué intenciones tiene en torno a esta reglamentación, de cuál es el calendario reglamentario, cómo lo piensa hacer a nivel de modificación reglamentaria, porque en aquellas cuestiones que exigen una modificación legislativa conllevará también un calendario aparte. Por tanto sí es interesante que nos haga saber con qué calendario de previsiones se está moviendo usted a la hora de realizar estos cambios y para cuándo considera que debería entrar en vigor toda esta materia.

Espero que las cuestiones que le he planteado tengan respuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene ahora la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, señor Cantó.

El señor **CANTÓ GARCÍA DEL MORAL**: Muchas gracias por su comparecencia, señora directora general. Voy a ocupar muy poquito tiempo en quejarme en la misma dirección que ha hecho el resto de los partidos. Lamento no haber tenido esta reglamentación a tiempo; lamento no haber formado parte de esa sociedad civil que sí que la ha tenido y, por lo tanto, no poder haber hecho nuestra aportación para lo que humildemente creemos que hubieran sido algunas mejoras importantes de este reglamento.

Voy a lo concreto, y lamento también que probablemente voy a ser un poquito desordenado porque he ido tomando apuntes a medida que usted ha ido haciendo toda su argumentación. En primer lugar le voy a decir algo que me ocurre muchas veces en este ámbito de la circulación, del tráfico, y es que uno tiene la sensación de que siempre se va en la misma dirección. Por decirlo muy brevemente: mucha multa y poca prevención. Y mucha multa que además siempre tiene, digamos, un espíritu más recaudatorio que otra cosa; y mucha multa siempre a los de siempre. Ayer mismo escuchaba en la radio —y quisiera conocer cuál es su valoración aunque no tenga que ver, que sí tiene mucho que ver, exactamente con el tema que tratamos hoy aquí— unas declaraciones de la ministra Ana Pastor en las que nos hablaba de inversiones en infraestructura. Ella hacía una proporción sobre cuánto de ese dinero que iba a invertir el Gobierno —reconozco que es una época difícil, pero el tema me parece suficientemente importante— era en obra nueva y cuánto en adecuar las infraestructuras viales que tenemos y que de hecho, y todas las asociaciones que tienen que ver con este tema lo repiten con frecuencia: están en muy mal estado— cuál debiera ser, digamos, un mínimo aceptable, porque muchas veces uno echa de menos que se sancione a las administraciones o a los responsables que no mantienen en el estado que se merecen, o que merecemos los ciudadanos, todas estas infraestructuras, repito, unas infraestructuras que en muchas ocasiones, aunque es complicado medirlo, son las responsables de muchos accidentes muy graves. Me gustaría saber cuál es su opinión al respecto.

Yendo ahora poco a poco al reglamento me referiré en primer lugar a algo que tiene que ver con el nombre, por qué se pretende cambiar la denominación: reglamento de generación de circulación urbana e interurbana. Durante diez años el nombre era otro: ¿no se aplicaba a todas las vías? ¿Su articulado cree usted que no lo reflejaba claramente? ¿No es suficiente una norma de titularidad estatal aplicable en todo el territorio nacional? ¿Por qué deben los ayuntamientos elaborar solo para su territorio una ordenanza reguladora de la circulación, por ejemplo de las bicicletas, monopatinos o patines? ¿Esta permisividad para ciertos ciudadanos no puede ser contraria a la igualdad ante la ley plasmada en la vigente Constitución? Algún grupo que me antecedió hablaba de la necesidad de que los ayuntamientos, o por ejemplo las comunidades autónomas, tengan más independencia. Yo me pregunto hasta qué punto la locura puede llegar al ejemplo de que en algunos pueblos que están pegados uno con otro, al cruzar uno de una calle a otra deba quitarse el casco, ponerse tal cosa, cambiar de lugar por donde circula con la bici, con el patín, quitárselo, etcétera. Yo sí creo que es necesario que haya alguna norma que de alguna forma regularice e iguale la situación en todo el país. ¿Redactar una ordenanza municipal es permitir o prohibir una cosa que ya está permitida o prohibida por un texto legislativo? ¿No es en cierto modo adaptarla a su localidad? ¿Qué le parece esto?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 18

Si la velocidad es un factor determinante del riesgo y agrava los efectos de un accidente o incluso se justifica su rebaja en vías urbanas para evitar efectos letales o graves en los accidentados, ¿por qué pretendemos ampliarla? En esto me gustaría que ustedes quiten o hagan desaparecer ciertas sospechas que podemos tener algunos ciudadanos, que no lo sabemos exactamente porque tampoco tenemos la información al respecto que quisiéramos, de que se puede pretender ayudar a ciertas autovías o a ciertas constructoras o a ciertas empresas que han llevado a cabo inversiones en unas infraestructuras que ya han declarado públicamente que no son rentables. Uno se pregunta si esto no será una ayudita a que esas empresas de repente puedan tener un balón de oxígeno en un momento muy complicado, pero a las que nadie les obligó a entrar, firmaron unos contratos y nosotros creemos que esos contratos se debieran cumplir. ¿Por qué se pretenden sancionar como faltas leves las infracciones a la norma realizadas por los ciclistas? ¿Eso no supone cierta permisividad o no observancia de la norma? ¿Qué medidas reales se pretenden introducir para prevenir los accidentes de tráfico, excepto esas de las que hablan ustedes, de rebajar la velocidad en vías urbanas? Si se pretende estimular el uso de la bicicleta como alternativa al transporte, ¿se obligará a los ciclistas al pago del impuesto de circulación? ¿Se les obligará a contratar un contrato obligatorio? ¿Se hará constar en la norma que en todo lo previsto en la misma para ciclistas será de aplicación todo lo reflejado para vehículos a motor? Luego hablaré exactamente de los ciclistas. La anunciada aprobación del nuevo reglamento de circulación ha traído consigo cierta expectación y no precisamente por ser una reforma esperada y necesaria, sino por esas continuas filtraciones de las que ha hablado, como ese aumento o disminución de la velocidad en las distintas vías, como la intromisión por vía del reglamento en las competencias que debieran ser subsumidas por las corporaciones locales en su normativa de ámbito local y que afectan exclusivamente a dicho ámbito competencial. Nos estamos refiriendo en este caso al controvertido anuncio de la obligación del uso de casco en vías urbanas por usuarios de bicicletas, algo en lo que me querría extender.

Los ciclistas son quienes han tirado del carro durante muchos años en este país y quienes no han tenido ninguna ayuda de ninguna Administración ni ninguna facilidad a la hora de facilitar el uso de este medio de transporte, quienes en muchas ocasiones se han jugado la vida en lugares donde realmente era muy peligroso salir en bicicleta, y uno tiene la sensación de que ahora que ellos han tirado del carro, de que ahora que ellos han hecho realmente que exista una conciencia ciudadana de la importancia que tiene el uso de este medio de transporte, que no solamente es beneficioso para ellos, sino que es beneficioso para el medio ambiente, es beneficioso para nuestra sanidad, etcétera, de repente la Administración se pone al lado, si se me permite la expresión ciclista, chupa rueda pero solamente para empezar a legislar, para empezar a multar, para empezar a dictar reglamentación.

Veo cómo desde la Administración se respeta muchísimo la opinión, por ejemplo, de los colectivos de usuarios de los automóviles. ¿Por qué no se hace lo mismo con los usuarios ciclistas? No se me ocurre pensar que haya una sola agrupación de automovilistas que se opusiera, por ejemplo, al uso del cinturón de seguridad, no se me ocurre ninguna de ellas que defienda hoy en día el no uso de ese cinturón que resulta fundamental en la prevención, y me gustaría saber si ustedes han sido quienes han promovido el comunicado de las veinte entidades firmantes a favor del uso del casco obligatorio en las bicis, porque ¿es cierto que esas asociaciones de víctimas de accidentes firmantes de ese manifiesto reciben —así lo dicen en su web— financiación de la Dirección General de Tráfico, de los ministerios, de las compañías aseguradora o de las empresas de automoción? Todas lo declaran en su web, excepto una PAT-APAT. Si es así como parece realmente, ¿cree que gozan de la suficiente independencia como para que un ciudadano como yo se deba fiar de cuáles son sus motivaciones a la hora de hacer semejantes anuncios? ¿Considera en cualquier caso que su criterio es más importante que el de multitud de ayuntamientos entre los que se encuentran muchos del partido político al que usted representa, sin ir más lejos el alcalde de Vitoria que muestra su repulsa a la utilización del casco y sobre todo de la coordinadora de cerca de 60 agrupaciones ciclistas de todo el Estado, llamada ConBici? Seguiré haciendo un par de preguntas porque hay cosas que me parecen curiosas.

Usted ha hablado, por ejemplo, del crecimiento del número de heridos entre lo que dice la policía y lo que dicen los hospitales. Se ha detenido usted mucho en todo lo que tiene que ver con el ciclismo, y a mí me rondaba la cabeza aquello de *excusatio non petita*, porque realmente se podría decir lo mismo en cuanto a los automovilistas, y usted ha señalado muy rápidamente esa variabilidad, esa diferencia que hay entre lo que dice la policía y lo que dice nuestro sistema sanitario. Algunos de los argumentos que ha utilizado para defender el uso del casco en los ciclistas uno se pregunta por qué no se utilizan, por ejemplo, para disminuir todavía más el número de víctimas entre los conductores. Ha hablado de cuál es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 19

la ventaja de la utilización de ese casco, por ejemplo, en los ciclistas, pero, dadas las altas cifras de víctimas de politraumatismos craneoencefálicos entre los automovilistas, ¿no se plantea igualmente la DGT promover la obligatoriedad del uso de casco dentro del automóvil? Se hace en los deportes que tienen que ver también con esta cuestión, como citan ustedes a veces, el *rally*, etcétera, ¿por qué no lo promueven igualmente en la vida civil, en la vida real? ¿Qué medidas piensa tomar la DGT para paliar la accidentalidad ciclista en vías interurbanas en donde el uso de casco ya es obligatorio y pese a ello se siguen produciendo la mayoría de los accidentes mortales de los ciclistas? ¿Cuál es la justificación que se pretende para España con un régimen distinto al del resto de Europa? Porque lo cierto es que aunque usted ha presentado algunos ejemplos en términos absolutos, en la Unión Europea el uso del casco prácticamente no es obligatorio.

¿Por qué no hacemos entre todos algo más que no tenga siempre que ver con lo coercitivo? Porque yo creo realmente que la ayuda para la prevención de los accidentes entre los ciclistas tendrá mucho más que ver con las infraestructuras que ayudemos a que supongan una mejor circulación en las ciudades. Yo veo viniendo hacia aquí cómo es el carril bici que tengo que cruzar a menudo en la Gran Vía y me parece una salvajada; yo veo a veces, cómo es el carril bici que tiene que cruzar uno en la M-40 de Madrid y es una auténtica salvajada. ¿El trabajo real no es ese y no tanto este otro del que usted nos ha estado hablando hoy en su comparecencia? ¿Por qué tiene uno siempre la sensación de que en las administraciones se apuntan a lo más cómodo? Yo creo que sería de responsabilidad y realista hacer un trabajo que tenga un poquito más que ver con todo esto que hemos dicho antes, la educación también, sobre todo en las infraestructuras. Ustedes hablaban de las limitaciones de la velocidad en las zonas urbanas, hablaban de 50, 30, 20, ¿no sería mejor establecer esa velocidad máxima de 30 en los carriles más conflictivos como el carril de la derecha en las vías que es el que se utiliza realmente para el transporte público y el que se encuentra además más cercano a las aceras, lugar por donde además van los peatones y por donde puede haber más peligros por lo que tiene que ver con despistes, etcétera? Hay otras preguntas puramente más técnicas. ¿Cómo es posible que se equipare la velocidad de quadriciclos de motor y automóviles de tres ruedas al de los turismos y motocicletas? ¿Le parece que es adecuado tener el mismo límite de velocidad para unos automóviles que para unos quadriciclos que realmente no tienen que ver unos con otros? El límite de velocidad —ya se lo pregunté— suena a rescate encubierto, ¿puede eliminar esas sospechas?

Formación vial. Hemos hablado poquito de formación, poquito de prevención, poquito de lo que las administraciones debieran hacer, porque es su responsabilidad, para eliminar uno de los factores de riesgo mayores que hay, repito, y es el estado cada vez peor de nuestras infraestructuras, por cómo está la crisis, por la falta de inversión pública, pero la formación vial también es importante, la prevención, ¿le parece a usted suficiente? ¿Le parece a usted suficiente, por ejemplo, que la gente se examine por libre, que en Internet circulen libremente preguntas y respuestas, le parece que eso garantiza la seguridad de la formación que deben tener todos aquellos que acceden a un automóvil o a una motocicleta hoy en día? ¿Le parece que nos estamos adecuando con la suficiente velocidad, y el examen tanto práctico como teórico, pero sobre todo en el teórico, a los cambios que van sucediendo en la sociedad, a los cambios tecnológicos que van sucediendo, a cómo nuestros coches van evolucionando? ¿Cree que esas preguntas que hacemos por lo tanto en esos tests se adecuan realmente a la realidad?

El portavoz de Convergència i Unió hablaba de clásicos, voy a citar otro clásico citando a los clásicos, los radares de la DGT, ya sé que no es de lo estamos hablando exactamente, pero sí tiene que ver con lo que es prevención, con lo que es multa, con cómo se utilizan ese tipo de castigos, y nos gustaría saber si usted cree que el trabajo de prevención que se está haciendo es suficiente, y se puede anular esa otra sospecha que podemos tener muchos ciudadanos españoles acerca de que en el fondo el único ánimo que hay detrás en muchas ocasiones —porque yo soy conductor y los veo y veo dónde se colocan— no es meramente recaudatorio, en tiempos difíciles en los que además supongo que las administraciones deberán tener dificultades para evitar esa tentación recaudatoria, dado el estado de las arcas. Hablando de eso, teniendo en cuenta que se trata del organismo autónomo que más transacciones administrativas realiza en todo el Estado, y que una gran parte de esas transacciones obedece a sanciones alrededor de un 47% —ya lo hemos hablado en Guardia Civil—, ¿qué porcentaje de la cantidad que se recauda por sanciones se invierte en seguridad vial? Esto es lo que quisiéramos conocer en referencia a lo previsto en la Ley de Seguridad Vial según la cual todo lo que se recauda vía sanciones ha de ser invertido en seguridad vial. Nos tememos que no ocurra lo que acabo de decir, lo digo para eludir esa sospecha de que las sanciones tienen un carácter meramente recaudatorio, y nos gustaría conocer cuál es la realidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 20

Tengo más preguntas pero lo que no tengo es más tiempo, y me gustaría agradecerle de nuevo su comparecencia y espero ansioso su respuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar ahora la palabra a la portavoz del Grupo de La Izquierda Plural, la señora De las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: En primer lugar quiero agradecerle su comparecencia, señora Seguí.

Nos ha manifestado que se encuentra en elaboración el borrador del anteproyecto para modificar la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. No sé dónde está la responsabilidad pero es un hecho que desconocíamos, máxime sabiendo que antes se ha elaborado el reglamento que desarrollará el texto articulado de esa ley. La verdad es que puede que responda a lo que ya han dicho otros juristas, representantes de los usuarios y de las asociaciones e identidades, quienes decían que en este reglamento se extralimitaban competencias —hay que decirlo así—, sobre todo en el uso obligatorio del casco en ciudad, donde la Ley de Seguridad Vial lo contempla obligatorio solo en las zonas interurbanas, o el tema de los límites de velocidad. Parece que responde a una política de improvisación del Gobierno a la hora de haber elaborado un reglamento que se extralimita con respecto a la ley que tiene que desarrollar. En cualquier caso esperamos, así lo pediremos, su comparecencia en esta Comisión para que nos explique también esa ley porque, como sabe, será tramitada, si no me equivoco, en la Comisión de Interior y no en esta Comisión de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial. Por lo tanto, creo que habría sido más adecuado, conveniente y oportuno tener inicialmente una Comisión en la que tratáramos el tema de la ley para luego abordar con rigor la del reglamento. Repito, creo que se debe a una improvisación del Gobierno. También es cierto que estamos de acuerdo en algunas de las cosas que trata este reglamento —es cierto que más en su exposición motivos que luego en el articulado—, como la intención de pacificar el tráfico urbano, potenciar el uso de la bicicleta y reducir la siniestralidad en los cascos urbanos del peatón y del ciclista, o el hecho de que se quiera implantar la velocidad de 30 kilómetros por hora en determinadas zonas, aunque tenemos dudas sobre la creación de zonas 30 donde se lleve a cabo el uso compartido por peatones, ciclistas y vehículos a motor. También estamos de acuerdo en la creación de zonas de plataforma única donde se circule a 20 kilómetros por hora y con la reducción de la velocidad en vías urbanas e interurbanas. Ahora bien, aunque parece contradictorio y lleva realmente a pensar lo que ya se ha dicho aquí, quiero recalcar que esto parece que responde clarísimamente al reclamo que se hace para potenciar el uso de las autopistas de peaje. Es decir, se reduce la velocidad en ciertas calles, vías urbanas o interurbanas y se aumenta en autopistas y autovías de gran capacidad a 130 kilómetros por hora. Hay falta de coherencia y, como digo, creemos que responde claramente a esas demandas por parte de las concesionarias de las autopistas de peaje. Señora Seguí, dado el cargo que le corresponde, usted conoce perfectamente todos los datos y estadísticas, y ha sido denunciado por las asociaciones y entidades de víctimas que el aumento de velocidad incrementa clarísimamente el riesgo de accidentes y la contaminación.

Hay una modificación del artículo 55 que a La Izquierda Plural le preocupa seriamente. Es verdad que no ha sido precisamente una de las modificaciones que más trascendencia mediática ha tenido, pero desde La Izquierda Plural lo tendremos que confrontar plenamente. Se trata de la modificación del artículo 55 cuando habla del uso excepcional de la vía. Creemos que ahí hay una contradicción manifiesta con el artículo 21 de la propia Constitución española en cuanto a lo que se refiere al derecho de reunión y manifestación, así como a los artículos 3 y 8 de la ley orgánica de 1983 que lo garantiza. Se está dificultando con permisos administrativos tener libertad de reunión y manifestación. No sé por qué cuando yo leía este artículo he recordado o me ha venido a la mente el trabajo ingente de reivindicación que asociaciones tan importantes como Bici Crítica hacen en manifestaciones para que realmente se fomente de manera eficiente y sostenible la movilidad urbana y el uso de la bicicleta. Además deja abierta la posibilidad de que las personas no puedan utilizar la calzada a la hora de manifestarse. Creemos que tanto usted, directora general de Tráfico, como el ministro de Interior deberían recapacitar sobre el hecho de hacer una modificación de esta envergadura dentro de los derechos constitucionales y democráticos utilizando un reglamento general de circulación. Nos parece poco adecuado y conveniente dado que priva de la oportunidad de debate y participación democrática también desde el punto de vista parlamentario.

Dice que esta norma ha sido sometida al informe del Consejo Superior de Seguridad Vial, sin embargo desde La Izquierda Plural hemos oído, y nos consta que usted también, señora Seguí, la denuncia de que no se ha contado con la participación ciudadana suficiente. Este hecho queda constatado porque, como

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 21

ya han dicho algunos de los portavoces del resto de los grupos, ni los diputados ni las diputadas hemos tenido este reglamento en tiempo y forma adecuados para poder estudiarlo. Por tanto tenemos que creer las denuncias de las asociaciones y entidades que representan mayoritariamente a los usuarios de la bicicleta, porque lo hemos sufrido —digámoslo así— en nuestras propias carnes. ¿Por qué no les vamos a creer a pesar de lo que ustedes han dicho? Hay falta de participación, falta de información, porque nos consta que también han tenido dificultades para obtener el reglamento.

En el artículo 48 hay una modificación que quiero reseñar. Dice en su punto 5: los vehículos en los que su conductor circule a pie no sobrepasarán el paso humano y los animales que arrastren un vehículo el del trote. La verdad es que esta diputada que la escucha ha dado vueltas a este asunto tal y como está planteado. ¿Esto qué quiere decir, que quien lleve a pie arrastrando su bicicleta no podrá ir más que al paso humano, o que quien lleva una motocicleta averiada no podrá ir más que al paso humano? Hombre, es difícil ir más rápido que a paso humano cuando se carga con una motocicleta averiada o con una bicicleta. ¿Se refiere a los patines y a los monopatines? Porque entonces ustedes están prohibiendo el uso de patines o de monopatines. Y si se refiere a aquellos que efectivamente llevan la bicicleta o la motocicleta, ¿cómo es posible que porque puedan ir —aunque es difícil— a más velocidad se les pueda sancionar igual que a aquellos que circulan a más de 120 kilómetros por hora? Creo que esto al menos merece una explicación. También nos ha llamado la atención cuando en el reglamento se refieren a los niños de siete años; es una involución. Creo que en seguridad se toman medidas que son más jurídicas que de las personas. En este caso dicen que los niños con siete años pueden ir montados con sus padres o tutores en las motocicletas siempre y cuando lleven casco. ¿Se han hecho los estudios suficientes que permitan dar garantías de la seguridad en estos casos? Sin embargo, los menores de 14 años no pueden ir en bicicleta aunque obligatoriamente lleven el casco si circulan por el arcén; sí lo pueden hacer con sus tutores o con sus padres y si lo hacen en las aceras, compartiendo los espacios con los peatones. Señora Seguí, se le da un maltrato a los peatones con este reglamento general de circulación.

Me voy a detener también en lo que ha dicho el resto de los portavoces e incluso usted de manera muy significativa en su exposición sobre el uso obligatorio del casco para ciclistas. Señora Seguí, no es recomendación como usted ha dicho, no es fomento como usted ha dicho. Es obligación, y esto hay que dejarlo claro porque nosotros podemos estar de acuerdo o no, dependiendo de ese matiz. Esta obligación —lo dicen los técnicos y sobre todo los usuarios y los especialistas— dificulta el alquiler de bicicletas y la intermodalidad del transporte, absolutamente imprescindible para bajar los niveles de monóxido de carbono en la atmósfera, de CO₂ y hacer ciudades más amables y más sostenibles (andando, en bici y en tren). ¿Lo conoce verdad, señora Seguí? Para que esa intermodalidad se pueda llevar a cabo y lleguemos a zonas urbanas con un transporte público y podamos alquilar una bicicleta no se puede obligar a tener que soportar el coste en estos momentos de un casco y a cargar con él. Esto dificultará el fomento, el impulso del uso de la bicicleta y además no garantiza la disminución de la siniestralidad. Aquí se han dado muchos datos; tenemos la costumbre de dar datos a cascoporro, pero muchas veces hay que enmarcarlos para entenderlos. No se ha escuchado —a lo mejor se ha oído, no lo pongo en duda— a las asociaciones y entidades más representativas, como decía antes, de los usuarios de la bicicleta. Quiero apuntarle algo —que lo diga yo no es nada sospechoso por el signo o el color del partido que gobierna— que el propio Ayuntamiento de Madrid creo que fue ayer o anteayer aprobó una moción donde se le instaba tanto a usted, directora de la Dirección General de Tráfico, como al Gobierno a que retire esta norma porque perjudicará el fomento y el impulso del uso de la bicicleta y todos los esfuerzos que han hecho ya algunos ayuntamientos.

Creemos en líneas generales, no me voy a extender mucho más, que se sigue potenciando el uso del coche y se sigue en la misma dirección, aunque en su propia exposición de motivos se intente hacer otra cosa. Mi intención es no extenderme, pero quisiera mencionar lo que dice el artículo 176 que se modifica, ya que prácticamente se arrincona al ciclista porque se le obliga a circular por la derecha y el vehículo a motor sigue teniendo, como en muchos otros artículos de este reglamento, la preferencia. Es cierto que algo se ha avanzado y se lo he dicho al principio. Señora Seguí, además de la ponencia que nos ha ofrecido pediremos su comparecencia porque hay un borrador de un anteproyecto de ley que creo que en esta Comisión no se va a tratar. Espero y confío que usted esté en disposición —sería muy bueno y además necesario— de escuchar y que tuviera en cuenta lo que dicen las asociaciones y entidades que representan a los usuarios de la bicicleta y otras asociaciones que saben de seguridad vial y sobre todo en lo que se refiere a la imposición del uso del casco en ciudad o al aumento de los límites de velocidad. Todo parece indicar que llevan algo de razón y además sus quejas en cierta medida son justas. No parece

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 22

que desde su posición, desde su cargo, les haya atendido mucho cuando estas quejas se han trasladado incluso a la Defensora del Pueblo. No les oiga solo, escúchelos por favor, señora Seguí.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos ya a dar el último de los turnos de intervención a los portavoces de los grupos, en este caso a doña Concepción Bravo, portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: En primer lugar, señora directora, quiero agradecerle que en menos de quince meses usted haya comparecido aquí por tres veces —esta es la tercera vez— así como su disposición no solo a venir aquí a contarnos lo que están trabajando en la DGT sino a cualquier tipo de colaboración o a dar cualquier tipo de información y tenernos permanentemente informados de lo que ocurre, de ese gran trabajo que realizan ustedes, en ese equipo que usted lidera que es la DGT. Quiero agradecer también la presencia de todos los colectivos que están presentes hoy aquí, en primer lugar a las asociaciones de víctimas —quiero saludar a Mar Cogollos— y también de forma especial a la organización ConBici, que ha estado aquí con todos nosotros en dos ocasiones. Desde el Grupo Parlamentario Popular nos ponemos a disposición de todos los colectivos, al igual que sabemos que ha hecho usted y todo su equipo. Lo ha dicho usted en la comparecencia, aunque nadie lo ha resaltado luego, pero sabemos que usted se ha reunido con todos aquellos que tienen algo que decir en este tema, que está claro que mueve a muchas personas, que preocupa a muchos colectivos y asociaciones; nos consta que usted y su equipo —porque usted siempre habla de su equipo— se han reunido con todas estas personas.

A modo de preámbulo quiero señalar que usted no viene de nuevas, es decir que usted no ha arrancado todo esto usted sola, y que además tiene usted un gran equipo de funcionarios, de profesionales y de técnicos que saben lo que hacen. Por eso me extrañan algunas de las afirmaciones que se han realizado, solo algunas. Yo creo que ha habido un tono de debate siempre muy bueno, muy correcto, pero algunas manifestaciones me han parecido totalmente desafortunadas porque usted no ha inventado nada. Además usted con muy buen criterio ha aprovechado lo que tenía, lo que era bueno y a partir de ahí ha seguido creciendo como creo que es el estilo de liderazgo que usted impone en esa casa que es la DGT. La felicitamos por ese gran trabajo que ha hecho hasta este momento y sobre todo —se lo digo con todo el cariño también desde este Grupo Parlamentario Popular— porque ahí tenemos los resultados. Es decir, aquí de lo que hay que hablar es de los resultados, aquí es lo que vale. Hemos hablado mucho de cifras hoy y realmente las cifras avalan la gestión que usted y su equipo están haciendo en este momento y a ellas me quiero remitir brevemente nada más empezar. Así en 2012 el número de víctimas mortales contabilizado a veinticuatro horas y referido a las vías interurbanas ha disminuido un 12% respecto a 2011, lo que supone 180 fallecidos menos. Eso es lo que desde el Grupo Parlamentario Popular tenemos claro; eso es lo que creemos que usted y su equipo hacen, velar por la seguridad de todas las personas, de todos los ciudadanos, vayan andando, en bicicleta, en coche o en una grúa, porque en la seguridad vial hay muchos factores que inciden de muy diferentes maneras. Insisto, los datos avalan su gestión y su trabajo. Uno de los indicadores que están incluidos en la estrategia española de seguridad vial que se extiende de 2011 a 2020 y en el que sabemos que usted trabajando es el de bajar la tasa de 37 fallecidos por millón de habitantes, reducir el número de heridos graves en un 35%, y conseguir un 10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años. Esto nos muestra que una gran parte de estos objetivos se podrán alcanzar antes de 2020. Tras diecisiete meses de Gobierno, hemos podido constatar cómo el organismo que usted dirige ha sabido quedarse con lo mejor de la etapa anterior —nos consta que usted no ha hecho tabla rasa para nada, sino que ha aprovechado, que es una postura inteligente de todo gestor, lo anterior, lo que era bueno—, y consolidar la tendencia registrada a lo largo de la última década en los datos de siniestralidad vial y, por otro lado, como también dijo desde su primera comparecencia, sentar las bases para alcanzar los objetivos cuantitativos fijados en la citada estrategia española de seguridad vial 2011-2020.

Entre estas iniciativas, y retomando ya el objeto de esta comparecencia, se encuentra sin duda alguna la adecuación —lo que hoy nos ocupa, de lo que hemos estado hablando a lo largo de toda esta mañana— de este reglamento general de circulación, sobre todo en un aspecto que se ha ido comentando por parte de todos los portavoces que me han antecedido en el uso de la palabra, en la zona urbana, donde los coches están cediendo a pasos agigantados protagonismo a otros modos de transporte más sostenibles, más eficaces y más saludables, y donde los objetivos que plantea la ya mencionada estrategia española de seguridad vial son muy ambiciosos. Ya los he mencionado anteriormente. Para nuestro grupo este borrador de reforma del reglamento que hoy nos ha presentado la directora general de Tráfico es todo un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 23

ejemplo de transformación jurídica, una transformación que —vuelvo a insistir— explicita el compromiso del Gobierno con la movilidad sostenible y segura —estamos convencidos de que eso es lo único que le mueve, lo único que inspira su trabajo—, que es, como todos ustedes conocen, un concepto que viene cristalizándose en Europa desde la década de los noventa y que parte de una premisa elemental: el derecho de los ciudadanos a desplazarse bajo unas condiciones de movilidad adecuada y segura, ocasionando el mínimo impacto ambiental posible —insisto, una movilidad sostenible y segura. Esto es lo que, a juicio de nuestro grupo, ha hecho la DGT a la hora de ultimar el texto que hoy nos ha presentado doña María Seguí, un texto que busca combatir con firmeza —esto es muy importante y usted también lo ha dicho— conductas insolidarias e inaceptables hoy por hoy, como es la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas, o el exceso de velocidad. A todos nos preocupa el exceso de velocidad, y luego le haré una pregunta a ese respecto.

El objetivo, como digo, es conseguir una movilidad —en este caso insistimos mucho más en el tema urbano— segura de los usuarios más vulnerables, que nos lleve a esa movilidad sostenible y que requiere actuaciones diferenciadas al tratarse de problemas de inseguridad vial muy diferentes para carretera o para zona urbana y que ponga el énfasis en la protección de los usuarios —repito el término— más vulnerables, sobre todo los ciclistas, habida cuenta de la utilización creciente de este vehículo como modo alternativo de transporte, saludable y sostenible medioambientalmente mucho más allá de su mero uso deportivo.

Con el fin de verificar un poco esta primera introducción que le he hecho, me gustaría preguntarle por el grado de consistencia y de coherencia que la presente modificación del reglamento general de circulación tiene a su juicio con el conjunto de la estrategia española de seguridad vial 2011-2020, teniendo en cuenta que lo importante de una estrategia es precisamente su implantación. Me gustaría saber cuáles son, a su juicio, los problemas de mayor calado que podrían llegar a impedir que los nuevos contenidos del reglamento general de circulación se desplieguen con total plenitud. Brevemente voy a hablar de tres temas: los nuevos límites genéricos de velocidad, que ya se ha mencionado; la detección de drogas y sustancias psicoactivas y, por último, uno de los ejes del debate a lo largo de la mañana y de los últimos días y que dará todavía mucho que hablar, la promoción de la bicicleta como modo de transporte urbano. Antes de seguir con mi exposición me gustaría realizar una segunda pregunta. Además de las medidas que se incluyen en el texto que tenemos encima de la mesa, ¿echa en falta alguna otra modificación que en el corto plazo permita consolidar la hoja de ruta hacia un modelo de movilidad en el que el vehículo deje de ser el protagonista dando paso al uso compartido de la vía?

Hemos hablado bastante a lo largo de la mañana del tema de los nuevos límites de velocidad. Nuestro grupo parlamentario está de acuerdo con la exposición que usted ha hecho, pero queremos hacernos eco del comunicado que nos han hecho llegar diferentes asociaciones, sobre todo las asociaciones de víctimas, expresando su preocupación —también se ha dicho por diferentes portavoces— respecto a ese paso de 120 a 130 kilómetros, esas excepciones a la norma: mediante paneles de mensaje variable la limitación de velocidad máxima de 120 kilómetros existente en autopistas y autovías podrá ser aumentada hasta un máximo de 130 para los turismos, motocicletas y vehículos de tres ruedas asimilados a estos. Este grupo parlamentario tiene clara la vocación de la directora general y de su equipo de defender siempre la seguridad por encima de todo. Yo la conozco hace quince meses y es algo que usted reitera. Luego en el uso del casco volveré a este argumento, porque creo que para usted es hasta una obsesión. **(Rumores).** Por lo que yo hablo con usted, por su profesión y por su dedicación, yo lo calificaría casi de una obsesión. Las asociaciones de víctimas —lo han puesto encima de la mesa también los demás grupos parlamentarios— se muestran preocupadas, y sería bueno que al final esta nueva ley saliera por consenso, que esta Comisión volviera a ser de consenso. Ha habido intervenciones que me han gustado mucho, otras me han gustado menos, y yo creo que el consenso es fundamental en un tema tan importante, que ocupa a todo el mundo. En su momento algunos grupos parlamentarios de esta Cámara estuvieron de acuerdo en trabajar en esa línea de consenso, yo no sé si ahora es el momento.

Por eso me gustaría plantearle en este tema en concreto, respecto de los límites de velocidad máxima en autopistas y autovías, dos cuestiones. ¿Quiere decir el enunciado que le he leído que en estas vías de alta capacidad el límite máximo de velocidad va a pasar de 120 a 130? Usted ya lo ha explicitado pero me gustaría que matizara más, porque de una forma u otra todos se lo hemos preguntado. De no ser así, ¿cómo se va a gestionar y poner en práctica dicha modificación para que la información preceptiva sobre la velocidad máxima que en un momento determinado impera en un tramo de autopista o de autovía llegue fácilmente y de forma inequívoca al conductor? Dicho de otro modo, que esos límites de velocidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 24

variables, como también se ha señalado, no nos compliquen más la vida a los conductores, sino al contrario. Creo que de lo que aquí se trata es de facilitar el trabajo de los conductores, que la vía vaya siendo cada día más cómoda y más segura para todos los que transitamos por ella.

En cuanto al tema de la detección de drogas y sustancias psicoactivas, insisto en que estamos de acuerdo con la nueva redacción de determinados artículos. Además nos parece que es una apuesta muy importante del Ministerio del Interior, de su dirección general, esa tolerancia cero tanto del alcohol como de las drogas, sobre todo porque se ha detectado que cada día son más los conductores que infringen la norma. Hemos hablado mucho de datos y esa es una conducta incívica que, lejos de corregirse, va en aumento. Desde nuestro grupo le animamos a seguir en esa línea de trabajo que apoyamos plenamente.

Por último, quiero tocar el tema de la promoción de la bicicleta como modo de transporte urbano, saludable y sostenible medioambientalmente. Me gustaría dejar muy clara aquí la postura del Partido Popular. Me ha encantado la apreciación que ha hecho el señor Corcuera —además he tomado nota y luego leeré el debate con más detenimiento— cuando casi ha dado a entender que el uso de la bicicleta indica que esa ciudad es progresista. Luego le pediré que me lo explique con más detalle. **(El señor Corcuera Plaza: No he dicho eso)**. Añadimos el adjetivo progresismo a todo: los servicios sociales son progresistas, los inmigrantes son progresistas; ahora también el uso de la bicicleta. Me gustaría recordarle al señor Corcuera que en las ciudades unas veces gobierna el Partido Socialista, otras lo hace el Partido Popular y no por ello dejan de apostar, en este caso, por el uso de la bicicleta. Veo que se me ha encendido la luz roja, pero es que me ha encantado lo de las ciudades progresistas. Es un concepto que pueden explotar ustedes para las próximas elecciones.

Estamos de acuerdo en que este debate que se ha suscitado aquí se trabaje en ponencia. El debate está abierto y nos parece muy importante que lo haya. Hay argumentos a favor y en contra del uso del casco. Hay ciudades que necesitan una promoción del uso de la bicicleta; en otras ciudades está más consolidado. Ustedes observan también —y se ha dicho aquí hoy— que cada día son más los ciclistas que usan el casco en la ciudad, pero es cierto que el uso del casco también frena el uso de la bicicleta. Hay argumentos en los dos sentidos. Además aquí, como hemos señalado todos los grupos, hay muchísima documentación tanto en un sentido como en otro.

Me gustaría dejar muy clara la postura del Partido Popular, que es la promoción del uso de la bicicleta en las ciudades. Quiero felicitarla porque es la primera vez que en un reglamento hay un artículo completo dedicado al uso y a la promoción de la bicicleta. Seguiremos hablando del casco. Ojalá lleguemos a un acuerdo. Se han dicho cosas muy sensatas, como la postura que ha apoyado CiU de hacer campañas de información, de irlo trabajando, de crear una cultura de la bicicleta, una cultura del casco, una cultura de los elementos de protección. Usted no se cansa de repetirlo: elementos de protección, pero no por nada oculto, sino simplemente para que el ciclista, el peatón, el conductor, todas las personas que salimos a la calle, a la calzada, a la vía pública estemos lo más seguros posible.

Muchas gracias como siempre por estar aquí en sede parlamentaria. Esta es su casa. Ojalá lleguemos a acuerdos conjuntos. La felicitamos de nuevo no solo a usted sino a todo su equipo por el gran trabajo que están haciendo, como avalan las cifras.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar la palabra a la señora directora general, vamos a hacer un breve receso de cinco minutos. Luego tendrá lugar la intervención de la señora directora general y, si los portavoces lo desean, habrá un turno de réplica. En cualquier caso depende de las señoras y señores portavoces. **(Pausa)**.

Reanudamos la sesión. Para dar respuesta a las intervenciones de los diputados y las diputadas tiene la palabra la señora directora general de Tráfico.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO** (Seguí Gómez): Después de un amplio turno de exposiciones tengo la oportunidad de intentar responder no a los muchos y variados comentarios, puesto que nos llevaría el resto de la tarde, pero espero hacerlo al menos en cuanto a la esencia de las preocupaciones aquí expresadas. Quiero comenzar agradeciendo a todos los portavoces su valoración positiva acerca de esta comparecencia. Lo hago sincera y afectuosamente, puesto que, efectivamente, la comparecencia lo es a petición de dos grupos pero también a petición propia, y creo que no hay nada más enriquecedor y fructífero que la oportunidad de contrastar y compartir, oportunidad que desearía, a título informal, pudiera tener otros muchos contextos más allá del formal de la comparecencia. Al hilo de agradecer esa valoración positiva de la misma y, por el contrario, el comentario crítico recibido por prácticamente todos ustedes acerca de que como miembros de la Comisión no habían recibido una copia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 25

del documento de trabajo, quiero recordarles que la realidad circunstancial, legal y administrativa en la que nos movemos cita a los miembros del Consejo Superior de Tráfico como los únicos cuyo informe es preceptivo. La única manera formal que tengo de dialogar con ustedes acerca de las mejoras de este reglamento es, precisamente, solicitando comparecencias ante ustedes, cosa que he realizado. Es más, tengo como testigo al presidente de la Comisión para evidenciar que hice esa solicitud en enero de este año y no ha sido sino por motivos de agenda y de otras comparecencias parlamentarias que la comparecencia tiene lugar hoy. Así pues, reitero mi máxima voluntad de estar siempre en contacto con la Comisión a todos sus niveles y de procesar la documentación y los conceptos —más importantes que la documentación— allá donde sea pertinente, reglamentario y oportuno. Precisamente es por la importancia que tiene ese Consejo Superior de Tráfico, que preceptivamente ha de informar toda materia que reforme la seguridad vial del país, por lo que ese es uno de los puntos que proponemos modificar y ampliar en esta revisión de la Ley de Seguridad Vial sobre la que estamos trabajando.

Paso a una segunda parte de mi reflexión y antes debo hacer una puntualización: solo hay un documento en circulación. A escasas horas de haberse enviado a los miembros preceptivos estaba colgado en Internet. En todo caso, solo existe un documento a fin precisamente de que no hubiera diferentes versiones circulantes. De manera que, reitero, este otro documento, que es el que recoge todas las exposiciones y sugerencias, y el subsiguiente destilado, todavía no se han circulado a fin de que a día de hoy, que es cuando estaba fijada la comparecencia, no existieran diferentes versiones de algo que, obviamente, suscita tanto interés, afecta a toda nuestra población y tiene la relevancia que todos ustedes han señalado.

Obviamente, estamos en el templo de la política, por lo que es justo y pertinente que cada portavoz manifieste su visión de unos hechos que pueden ser interpretados de muchas maneras y con muchos matices. Tengo la fortuna de ser la directora general de Tráfico y eso significa tener la responsabilidad de una movilidad segura para toda la ciudadanía española y todos los turistas que nos visitan. Repito que estamos hablando de 100 millones de personas al año, aproximadamente, bajo la acción y decisiones de la dirección y que ningún otro motivo más que el de garantizar esa movilidad y su seguridad mueve a esta directora y al resto de los componentes del equipo, que —agradezco especialmente la puntualización de la señora Bravo— brillan por su capacidad y competencia.

Precisamente al hilo de este comentario diré que si algo es cierto en la historia de la seguridad vial —y son ustedes testigos y actores partícipes del cambio que esto ha significado— es que, vez tras vez, en el debate de seguridad *versus* movilidad han primado los intereses económicos de la movilidad y eso nos ha llevado a la situación de una pandemia mundial donde 1.300.000 personas mueren cada año. Efectivamente, hablo mucho de seguridad porque alguien tiene que tener el papel portavoz de recordarnos constantemente que si en un momento determinado como sociedad tomamos otra decisión, lo sea conscientemente y no por ignorancia, así que permítanme que, en justo cumplimiento de mi obligación como directora general de Tráfico, hable de seguridad en cuantos foros y en cuantos círculos sea pertinente hacerlo y permítanme que, en cada oportunidad donde podamos arañar una vida o un herido grave menos, la apunte. Repito, será la decisión política que a ustedes les compete como parlamentarios la que dicte si abarcamos o no abarcamos esa medida, pero no será por irresponsabilidad de la directora que no se discutan, viva y públicamente, las razones o motivos para adoptarla o no adoptarla.

Permítanme también matizar tres o cuatro aspectos de índole política que me parecería injusto para la organización e injusto para la dirección no apuntar. No es cierto que no hayamos recibido a las personas afectadas por este reglamento. Tengo a bien, y mi agenda así lo demuestra, ser una directora general que en quince meses ha recibido a muchas más personas y a muchas más asociaciones y titulares que en tiempos previos y ese es un hecho objetivo. Con don Manuel Martín, aquí presente, me he reunido al menos dos veces, a título de ejemplo de las otras veces que me he reunido con asociaciones de ciclistas. Por ello negaré tantas veces como sea necesario que no haya recibido a nadie.

En segundo lugar quería recordarle al señor Corcuera que cuando el ministro se comprometió a tener cifras de víctimas mortales a treinta días, un mes después del cierre del año, lo hizo en el marco de la legislatura. El año pasado en seis meses resolvimos el cómputo de fallecidos a treinta días y este año estamos ya cerrando el informe con los datos oficiales de 2012, lo cual nos pondrá cinco meses por encima de los tiempos de publicación previos. Permítame por tanto indicarle con satisfacción que ese compromiso adquirido por el ministro en la primera de sus comparecencias no solo se está cumpliendo, sino que se está cumpliendo a una velocidad expedita y con una calidad remarcable.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 26

Por último y en relación con el comentario acerca del helicóptero, permítame recordarle, señor Corcuera, que fue bajo su Gobierno cuando se encargó ese helicóptero con un radar cuya factura me toca pagar a mí ahora. En todo caso, seis años de desarrollo no es algo que se pueda gestionar en seis meses por mucho que lo intentemos y por mucho afán que le pongamos. Otra cosa es que teniendo el gasto comprometido y teniendo el aparato desarrollado, lo estemos aplicando en aquellas vías en donde el control de la gestión de la velocidad es más necesario y me complace comunicarle, como se ha comunicado en tantas otras ocasiones, que estamos utilizando ese radar precisamente para monitorizar aquellas carreteras convencionales secundarias en donde la mayoría de la mortalidad está ocurriendo. Tal vez relacionado con eso y tal vez relacionado con que no paramos de trabajar en pos de un solo fin, tengo la satisfacción de mencionar que a día de hoy la cifra de fallecidos mortales a veinticuatro horas en nuestro país es más de un 20% inferior a la del año pasado. Reitero que en todo caso no será por falta de hacer cosas, de hacerlas en su momento, de hacerlas cada día y de hacerlas en todas y cada una de las áreas de competencia que tenemos.

Se ha mencionado la palabra improvisación. Nada más lejos de la realidad de nuestra casa. Lo que hay es trabajo, trabajo constante, trabajo intenso y trabajo variado. Nunca nadie ha preguntado antes sobre la Ley de Seguridad Vial o sobre las modificaciones que hubiera que hacer. Las únicas preguntas que ha habido han sido acerca de cómo iba el reglamento y hemos respondido acerca de cómo iba el reglamento. Es obvio que si uno en las modificaciones que propone hacer del reglamento encuentra o sabe que hay áreas de la ley que hay que modificar, esté trabajando en paralelo en ello, de la misma manera que es obvio reconocer que hay áreas de la Ley de Seguridad Vial que ya sabíamos deficitarias desde el principio o mejorables —sería un mejor adjetivo a emplear—. En consecuencia, que nadie se llame a engaño. Ambos documentos, ambas áreas de trabajo llevan en ejecución desde hace varios meses. Repito, otra cosa es la percepción pública o lo que en la prensa escrita aparezca.

Han mencionado ustedes otros aspectos que no son estrictamente propios del reglamento de circulación. No quisiera emplear mucho de nuestro tiempo conjunto hoy aquí, puesto que creo que hay otros foros donde debatirlos. Como mera referencia comentaré que no sé si estoy contenta de formar parte de un clásico o de las luces azules —cito la terminología del señor Jané—, pero en todo caso, por lo que a nosotros concierne, es una modificación que estrictamente pertenece al reglamento de vehículos —no al de circulación— y que, por lo que a nosotros concierne, ya está tramitándose a nivel de ministerio desde hace tiempo. Por lo tanto, no sé cuándo llegará, pero no será porque la Dirección General de Tráfico no haya hecho la tramitación oportuna y pertinente.

Se ha hablado aquí acerca de la importancia de la educación o cómo la Dirección General de Tráfico valoraba esa tarea. Me parece que es incuestionable reconocer que no solo hemos modificado nuestra estructura para darle mayor rigor a esta tarea, sino que, posiblemente, todas nuestras iniciativas en ese ámbito están teniendo parte de responsabilidad o de ayuda en las cifras que acabo de mencionar.

También se ha hablado del afán sancionador y al hilo de este comentario me remito a nuestra respuesta por escrito a una pregunta parlamentaria —y perdónenme que se me olvide ahora el grupo que la planteó— donde documentamos cómo en lo que llevamos de 2013 ha habido menos sanciones que en el periodo comparable de 2012. Que nadie se confunda, la Dirección General de Tráfico quiere convencer y para ello utilizará todas las herramientas necesarias, inclusive la sanción allá donde es pertinente, y en este caso repetiré de nuevo el ejemplo del uso del helicóptero, que, utilizado en las vías convencionales donde es más necesario ya que es imposible controlar la velocidad de otra manera, está contribuyendo tan notablemente a esa reducción a la que he hecho alusión.

Me gustaría hacer una reflexión acerca de las sugerencias —de las que he tomado buena nota— que han hecho en sus diferentes discursos e interlocuciones. Ya conocía algunas porque las habían hecho llegar por escrito a raíz de reglamento; otras las conocía porque los propios grupos que las proponen me las habían hecho llegar. En todo caso, aunque ahora no las vaya a responder una a una, estén ustedes tranquilos porque las he apuntado todas.

Pasaré a centrarme a los puntos de sus intervenciones que sí tienen que ver con el reglamento de circulación. Empiezo por congratularme por su preocupación sobre los peatones. Alguien ha hecho alusión a cómo las cifras de lesionados como peatones eran muy superiores a las cifras de lesionados como ciclistas. Al hilo del comentario del señor Cantó no voy a utilizar en ello una justificación o explicación no pedida, pero sí les voy a recordar que peatones son el 47% de 48.000 millones de desplazamientos en nuestro país. Saquen ustedes la proporción del número de desplazamientos por diferentes medios y encuentren cuáles son el medio o medios más arriesgados comparativamente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 27

Efectivamente, claro que hay cifras absolutas más grandes en otros foros, también hay denominadores infinitamente más grandes en otros foros. Lo uno no quita lo otro y la Dirección General de Tráfico no pone a unos usuarios por encima de otros, sino que intenta promover en cada grupo de ellos todas las medidas de cuyo efecto y garantía tiene evidencia. Precisamente porque compartimos esa preocupación por los peatones es por lo que abogamos por esa reducción notable de la velocidad en zona urbana. No se les escapa a ustedes el hecho de que la mayoría de los atropellos de peatones ocurren precisamente en ese entorno urbano. Por esa preocupación por los peatones y haciendo acopio del comentario del señor Cantó y, por contra, de la del representante del Partido Nacionalista Vasco, es esa reglamentación estatal la que contribuye a homogeneizar y avanzar por igual en todos los ayuntamientos de nuestro Estado. De ahí la importancia de avanzar en esa normativa que lo es con carácter estatal, dejando menor variabilidad a la creatividad o iniciativa local, lo cual, repito, es una normativa de mínimos. Se trata de avanzar en la seguridad de todos los residentes del Estado por igual, independientemente de que luego las corporaciones locales decidan abundar y añadir por encima de esos mínimos. Tomo muy buena nota de su referencia de eliminar el uso de la bicicleta por completo de la acera en pos de esa defensa del peatón tradicional.

Dicho esto sobre los peatones, me centraré durante unos pocos segundos más en sus comentarios sobre velocidades. Primero, respecto de esas velocidades en área urbana. Se ha hablado de zona 30 *versus* nuestra propuesta de limitar la velocidad según el tipo de calles, y no es cierto que sea en toda la zona urbana; la propuesta era en pos de unas configuraciones concretas de calles concretas. Por supuesto, cualquier corporación local puede decidir o definir una zona 30 *per se*, pero como Dirección General de Tráfico que quiere postular el movimiento en medios alternativos como la bicicleta, queremos garantizar que personas que residen y trabajan en lugares dispersos puedan llegar a esos centros de la ciudad o a otros destinos en unas vías donde la velocidad de los vehículos motorizados sea 30 o menos. Es precisamente para postular la ampliación del número de vías por lo que técnicamente hemos formulado nuestra concreción como calle, independientemente, repito, de que las corporaciones locales puedan después ampliarlo a una zona concreta, a un cúmulo de calles, y llamarlo zona 30. Quiero incidir —y lo haré tantas veces como sea necesario, puesto que también así ha hecho el ministro en sus explicaciones—, que en relación con la velocidad en vía interurbana, autopista o autovía, el documento al que ustedes han tenido acceso, pero que se circuló a los miembros del Consejo Superior de Tráfico, habla de mantener el límite de velocidad superior a 120 kilómetros por hora y eso es importante porque es una cuestión de percepción y de actitud. Es ese mantenimiento de 120, en un contexto europeo donde cada vez más se apunta a velocidades máximas variables y en un esfuerzo de adaptarnos a esa posible realidad o sugerencia impuesta desde Europa en breve, donde la propuesta que hemos hecho nosotros es extraordinariamente conservadora. Nunca nadie ha hablado de la titularidad de la vía como criterio para esa excepcionalidad. Dirá cada quién lo que quiera, pero la Dirección General de Tráfico nunca ha hablado de titularidad de la vía como criterio. Hemos hablado específicamente de trayectos monitorizables con paneles de señalización variable, con siniestralidad cero y en condiciones climatológicas perfectas y, precisamente, si la siniestralidad es cero, eso significa que al primer incidente que rompiera esa tendencia estadística la excepcionalidad desaparecería para ese tramo y, por tanto, se me escapa cómo formular esa excepcionalidad de manera más conservadora. La alternativa sería que no se formule ninguna excepcionalidad, pero no puedo ser más conservadora en esa excepción. Repito, el mensaje fundamental sigue siendo el de que la velocidad máxima en las vías de alta capacidad es de 120 y que a nadie se le escape ese mensaje.

Pasaré entonces al debate en torno a la promoción del uso de la bicicleta. Por lo que pueda ser de relevante, mencionaré que mi creencia en el uso de la bicicleta lo es hace muchos, muchos años, puesto que efectivamente comparto los criterios de salud, los criterios medioambientales y los criterios de movilidad que este vehículo facilita y lo único que estoy planteando es cómo hacer esa promoción todavía más segura, porque sería una pena que teniendo la oportunidad de hacerlo, la dejáramos pasar. He listado al menos nueve medidas —de las que ustedes no han criticado nada; por lo tanto, entiendo que les parecen correctas— que en numerosas ocasiones han sido promovidas o propuestas por las propias asociaciones de ciclistas y, en todo caso, usuarios ciclistas personalmente.

Es un placer escucharles a todos ratificar la bondad del casco. Me preocupaba el hecho de que la evidencia acerca de la efectividad del mismo fuera cuestionada. Reitero que es un placer escuchar que todos ustedes comparten la bondad del uso del casco. También es un placer haber escuchado a todos los portavoces parlamentarios ratificar su voluntad de formar parte de esa ponencia; entiendo que es potestad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 28

suya decidir aprobarla o no, es potestad suya decidir cuándo se convoca y es potestad suya decidir si me quieren invitar a participar o no en ella. En todo caso, me complace especialmente que quieran ustedes dedicarle el tiempo y atención que este tema merita; tema que, reitero después de haberles escuchado a todos, se centra en la bondad de la legislación como elemento promotor del uso del casco, para estar muy centrados en el tema. Esa ponencia sin duda alguna representará una oportunidad única en nuestra historia reciente acerca de ponderar las evidencias respecto de los daños y las posibles tendencias de los daños, acerca de la evidencia de las efectividades y acerca de la evidencia de las experiencias. Me permito comentarle al señor Corcuera que a la saga canadiense le añada usted la publicación de 2013 de los mismos autores, porque es lo que tiene la literatura científica: avanza cada día. Y me complace comentarle que afortunadamente tenemos un extraordinario grupo en la Dirección General de Tráfico monitorizando todas y cada una de esas publicaciones, y extrayendo la esencia y las críticas científicas a esas publicaciones. Me complace recordarle también que en el pasado he tenido la fortuna de formar parte no solo de las personas que escriben en esas revistas sino de las que critican lo que se publica en ellas, de manera que creo que a la hora de leer críticamente lo que está publicado puedo aportar una visión razonablemente competente en la materia. Será un placer presentarles a ustedes toda la literatura que existe de manera neutra y objetiva, de forma que puedan dirimir, digerir y reposar esta idea. Reitero, por lo que pueda ser relevante, que el discurso o el debate de esa ponencia tiene muchos ecos con la historia de la seguridad vial de la humanidad, así que además de centrarse en el ejemplo concreto o en la aplicación concreta, reflexionen ustedes también —si puedo permitirme esa sugerencia— acerca de la importancia y de la trascendencia de esas reflexiones, puesto que el debate no es un debate legislativo español, es un debate internacional. No somos los únicos que estamos ponderando o no la conveniencia de recomendar el casco. Efectivamente, a día de hoy están los países que he mencionado. Sepan ustedes que en todos los organismos internacionales, gubernamentales y no gubernamentales, en donde hemos elevado la consulta acerca de esta sugerencia hemos recibido la misma respuesta: este es un tema que no está resuelto, el debate es amplio y las opiniones están muy repartidas, muy repartidas. Así pues, seguiré con gran gusto y con gran detenimiento esa ponencia, si efectivamente deciden ustedes implementarla, como parece derivarse de sus palabras.

Concluiré con una pregunta concreta, que es aquella del calendario. Dicen que el hombre propone y Dios dispone, aunque en este caso a lo mejor hay que cambiar la frase para decir que la Dirección General de Tráfico propone y luego los ritmos parlamentarios, los ritmos regulatorios y los ritmos de Gobierno disponen. Es nuestra intención enviar ese anteproyecto de ley con las modificaciones puntuales de la Ley de Seguridad Vial próximamente; próximamente quiere decir que es inminente el envío a tramitación. Y respecto del borrador del reglamento, por nuestra parte y salvo la disquisición que hoy estamos abriendo a una posible ponencia y a algún otro fleco menor derivado de algunas de las sugerencias de hoy, está listo, de manera que por nuestra parte la tramitación del borrador del reglamento podría ocurrir el mismo día que el proyecto de ley fuese aprobado a nivel parlamentario. Tienen ustedes una oportunidad magnífica no como Comisión, porque entiendo que el proyecto de ley se tiene que tramitar a través de la Comisión de Interior, puesto que esta Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible no tiene competencias legislativas, pero sí como parlamentarios de participar activa y productivamente en ese debate.

Dicho lo cual, vuelvo al punto inicial donde me preguntaba, creo que era la señora Bravo, acerca de la coherencia de nuestras acciones. Tan coherentes somos que desde hoy estamos trabajando en lo que estamos proponiendo. No tenga usted ninguna duda de que vamos a seguir trabajando en monitorizar esas velocidades, en tener esa tolerancia cero a la conducción bajo los efectos de drogas y alcohol, ese uso de los sistemas de retención y esa promoción de todo elemento protector que tengamos a nuestra disposición. Con esas acciones demostramos la coherencia en nuestras creencias y en nuestras convicciones. Hacemos lo que proponemos, proponemos lo que hacemos y, como usted muy bien ha dicho, a los hechos y a los resultados me remito para poder poner en juicio su efectividad.

Creo que con esto completo todos los comentarios y preguntas planteadas, expresadas por varios de ustedes y les pido disculpas si se me escapa alguna en concreto, que ahora tendré a bien volver a responder en público o en privado.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a abrir el turno de réplica. ¿Portavoces que quieren hacer uso de la palabra? (**Pausa**).

Tiene la palabra el señor Corcuera por tiempo de tres minutos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 29

El señor **CORCUERA PLAZA**: Señor presidente, intentaré ser lo más breve que pueda.

Simplemente quiero hacer tres comentarios y una sugerencia. Señora directora, nos decía que nadie le había preguntado sobre la modificación de la Ley de Seguridad Vial. Si los medios de comunicación y el Consejo Superior de Seguridad Vial conocían la reforma del reglamento es porque usted lo comunicó, pero en cambio no ha hecho lo mismo con la Ley de Seguridad Vial. Entiendo que si es conocido es porque usted o la DGT han tenido la voluntad y la necesidad de comunicarlo. Posiblemente el hecho de que el reglamento tuviera una *vacatio legis* de un año precisamente para aquellas modificaciones que requerían la modificación de la Ley de Seguridad Vial nos hace ver que querían aprobar primero el reglamento y tener un año para aprobar después la modificación de la ley.

Ligado a esto, no nos ha hecho llegar la propuesta de reforma del reglamento porque dice que no formamos parte del Consejo de Seguridad Vial y así es. También le dije al principio de mi intervención que usted no tenía la obligación de venir a aquí a explicarnos la reforma del reglamento, pero ya es cuestión simplemente de práctica. En otras ocasiones le hemos dicho que si viene usted a explicarnos algo, lo suyo es que previamente nos haga llegar la documentación para que podamos mirarla y debatirla. Este caso no es distinto y además con la importancia que tiene el reglamento.

Segundo comentario: sobre el radar de los helicópteros. Es cierto que un trabajo de desarrollo de un radar de este tipo, mejor dicho, de una cámara de este tipo, requiere de un tiempo, pero la contratación la realizó usted y además el comentario de que el coste era de 100.000 euros no lo hizo el anterior director general de Tráfico, salió de alguna otra voz que no fue la del anterior director general de Tráfico.

Tercer tema: la literatura científica y el informe que yo le he referido de Canadá. Se lo he referido porque usted nos ha referido antes que existía un informe de Canadá que decía unas cosas determinadas. Le he mostrado que esos mismos autores tienen un informe posterior, de mayo de este año, que dice otra cosa. Se lo he dicho porque usted ha hecho referencia a ello. Evidentemente hay muchísimos más informes y estoy seguro de que usted dispone de ellos, así como también nosotros disponemos de otros diferentes.

Finalizo con una sugerencia. Se ha hablado de la velocidad y de la importancia de las repercusiones de la subida de la velocidad aunque sea en tramos concretos a través de paneles de velocidad variable. Le he mostrado nuestras dudas, que coinciden con las de las asociaciones de víctimas, referentes a esos paneles de velocidad variable. Tienen un coste muy elevado y no sé si estamos en disposición de instaurar este tipo de paneles. La alternativa es usar los paneles informativos que ya existen para informar de las modificaciones de la velocidad, pero a lo mejor esos paneles no están en los sitios en los que deberían estar. Por tanto, mi propuesta es crear una ponencia para debatir sobre este tema. ¿Por qué no hablamos tranquila y sosegadamente con expertos, con las víctimas —que tienen mucho que decir—, y también con quienes pensamos que subir el límite de velocidad es contraproducente por motivos de seguridad, por motivos medioambientales y por motivos de ahorro energético? ¿Por qué no creamos también una subcomisión o una ponencia para debatir este tema antes de realizar la modificación? Esa es mi propuesta y espero que en ese ánimo de consenso que todos hemos expresado podamos vehicular también esta importante medida, porque hay colectivos muy importantes que le están diciendo que es contraproducente para la seguridad.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Hay alguna otra intervención?
Señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señor presidente, intervendré con muchísima brevedad.

Se hacen apelaciones al consenso en el ámbito de esta Comisión y en todos los temas de seguridad vial. A raíz de los últimos debates que estamos protagonizando, haría hincapié en este aspecto porque es el que más fuerza nos puede dar ante cualquier modificación normativa. Debemos ir a un amplio consenso y buscar que las medidas sean fruto del mismo. De ahí que, sin ánimo de réplica a la directora general —a quien agradezco una vez más su comparecencia y las respuestas que nos han aportado—, quiera hacerle esta apelación al consenso, que significa tanto como no predeterminedar los textos a pesar de que el Gobierno tenga mayoría absoluta. El consenso es intentar aportar, y fruto de las aportaciones de todos, sacar algo que pueda ser distinto a aquello que inicialmente se ha propuesto. Con ese ánimo de consenso es con el que deberíamos también constituir la subcomisión para analizar estos temas relativos al uso del casco y a otros aspectos que pudieran derivarse de este nuevo reglamento de circulación. Al hilo de ese necesario consenso deberíamos buscar también algo que me ha parecido entender y que me gustaría que usted precisara: que solo se aprobará el reglamento general el día en que finalicen los trabajos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 30

parlamentarios del proyecto de ley de tráfico y seguridad vial, y que tendremos para consensuar el reglamento el mismo tiempo del que vamos a disponer para tramitar el proyecto de ley en el Congreso y en el Senado. Con ello ganamos un tiempo de oro para reconstruir puentes y ver si somos capaces de construir entre todos ese necesario consenso que nos agradecerán la sociedad, las víctimas y, sobre todo, la seguridad vial en su conjunto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Cantó.

El señor **CANTÓ GARCÍA DEL MORAL**: Intervengo muy brevemente.

Señora directora general, gracias por su respuesta, aunque me gustaría decir —perdón por la expresión— que se me ha escapado usted viva, porque no ha respondido a muchas de las preguntas que le he realizado. En ese sentido, acepto su invitación. Usted ha dicho que incluso de forma privada podrá responderme, pero me temo que vamos a necesitar casi un fin de semana. Este portavoz está dispuesto.

También quisiera hacer una pequeña argumentación en cuanto a algo que he podido decir y que ha podido herir sensibilidades. Cuando he dicho que me parecía parcial el nombre o el número de asociaciones y cómo habían sido elegidas para emitir un dictamen o para dar su opinión sobre la utilización o no del casco y sobre su obligatoriedad, en ningún momento he pretendido arrojar ninguna sombra de duda o de sospecha sobre el papel de estas asociaciones. Se comunican conmigo a diario. Soy testigo, doy fe del trabajo que realizan, de lo duro que es y de la manera desinteresada que lo hacen. Solamente quería alertar en ese sentido que quizás el peso de unas asociaciones que en este caso —no hay que negarlo— son mucho más numerosas, que cuentan en sus filas con muchos más ciclistas, sin embargo no parecen haber pesado tanto en la Dirección General de Tráfico o en el ministerio como podría haber sido y como de hecho pasa en otros ámbitos.

El señor **PRESIDENTE**: Por último, tiene la palabra la señora Bravo.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Intervengo también muy brevemente, sobre todo porque los grupos parlamentarios han hablado también en respuesta a lo que yo he lanzado sobre el consenso. Yo no sé si el marco puede ser otra ponencia o no, pero sí podremos hablar del tema de la velocidad puesto que también se ha suscitado un debate sobre ello. Asimismo nos preocupa el casco, y el Grupo Parlamentario Popular apoya la labor del Gobierno. Creo que el Gobierno en ningún caso se niega a dialogar, al contrario. Se trata de llegar a un acuerdo —lo hemos dicho reiteradamente— donde el objetivo final es la seguridad, y por eso vamos a trabajar. No sé cuál puede ser el marco, podemos hablarlo, pero estoy convencida de que el Gobierno escuchará todas las voces, lo mismo que los parlamentarios del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene ahora la palabra la directora general.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO** (Seguí Gómez): Yo también seré muy breve.

Quiero agradecer esta última ronda de intervenciones porque creo que cuando menos el hecho de que todavía estemos todos aquí refleja interés, y eso es digno de felicitar. También quiero congratularme por esa voluntad de avanzar de manera conjunta. Voy a hacer una simple matización en aras de alcanzar ese consenso, y es que este debe construirse sobre hechos constatados. El peso de un problema no se mide por la magnitud de los titulares o cómo se quiera presentar, se mide por hechos que se han de madurar y ponderar de manera justa y racional. Por mi parte tienen toda la disposición y toda la voluntad para aportar la evidencia de la que se dispone, para comentarla, para compartirla y para efectivamente construir el consenso desde la verdad, que es lo único que nos llevará a buen puerto.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de acabar, me gustaría hacer una precisión: el instrumento parlamentario para poder estudiar esto con más detenimiento es una subcomisión. La subcomisión debe ser en cualquier caso propuesta por los grupos, aprobada por la Comisión, y autorizada por la Mesa y Junta de Portavoces del Congreso de los Diputados. Yo ya he comunicado a las señoras y señores portavoces que desean llevar a cabo esta subcomisión con uno o múltiples objetivos —hay una cierta limitación en el número de subcomisiones y creo que es difícil que nos autoricen dos, por lo que es mejor una subcomisión con doble objetivo—, que el día 11 vamos a convocar una reunión de Mesa y portavoces después de la sesión de trabajo que tenemos con el fiscal de Seguridad Vial, y por tanto este puede ser un buen día para plantear —en su caso, repito— esta posibilidad que nos ha ofrecido la señora Seguí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

28 de mayo de 2013

Pág. 31

Le agradezco muchísimo su comparecencia, que creo que ha sido intensa y que nos ha aportado muchos datos. Ha hecho usted mención a un documento sobre las aportaciones de las distintas entidades de la información institucional, y yo le pediría, porque siempre hay que pedir algo, que para poder trabajar todos en esta subcomisión con la máxima capacidad pudiéramos disponer en la misma de este elemento y cuantos otros estime la señora directora general que nos pudieran ayudar en este cometido. Asimismo quiero dar las gracias a todos los que han asistido, a los representantes de entidades que hoy han estado con nosotros y a quienes han escuchado mucho y no han podido hablar. En fin, el Parlamento tiene estas cosas y una de ellas es que venimos a parlamentar, pero saben que también hay otras posibilidades donde van a tener ustedes la palabra, que creo que es la voluntad de todos los grupos. Gracias a los representantes de la Aesleme, de Tragsa, de CEA, de PAT-APAT, de RACE, de DIA, CNAE, Fesvial, Fundación Mapfre, Fundación PONS, Fundación RACC y Conbici. A todos ustedes y a todas las señoras y señores diputados, señora Seguí, muchas gracias.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y veinticinco minutos de la tarde.

cve: DSCD-10-CO-328