



CORTES GENERALES
**DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**
COMISIONES

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 398

Pág. 1

**SOBRE SEGURIDAD VIAL
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE**

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

Sesión núm. 13

celebrada el miércoles 18 de septiembre de 2013

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias:

- Del señor director técnico de ConBici (Martín Fernández). A petición del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 219/000415) 2
- Para informar sobre la obligatoriedad del uso del casco de bibicletas en las ciudades. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 219/000422) 2
- Del señor secretario general de AMBE, Asociación de Marcas y Bicicletas de España (Núñez González). A petición del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 219/000414) 12
- Para informar sobre la obligatoriedad del uso del casco de bicicletas en las ciudades. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 219/000449) 12
- Del señor expresidente de la Asociación de Fabricantes y Marcas de Bicicleta, AMBE (Isasa Seco), para informar sobre la obligatoriedad del uso del casco de bibicletas en las ciudades. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 219/000423) 12

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 2

- Del señor representante de la Red de Ciudades por la Bicicleta (Corominas Mainegre), para informar sobre la obligatoriedad del uso del casco de bicicletas en las ciudades. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 219/000420) 23

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

COMPARECENCIAS:

- DEL SEÑOR DIRECTOR TÉCNICO DE CONBICI (MARTÍN FERNÁNDEZ). A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV, EUYA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 219/000415).
- PARA INFORMAR SOBRE LA OBLIGATORIEDAD DEL USO DEL CASCO DE BICICLETAS EN LAS CIUDADES. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 219/000422).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Vamos a comenzar la primera de las cuatro sesiones que está previsto que realicemos a petición de todos los grupos para hablar del tema del casco, y hoy la primera comparecencia le corresponde a don Manuel Martín, de ConBici; después tendrá la palabra la señora Ortiz por parte de La Izquierda Plural, seguida del señor Corcuera y de los demás grupos de menor a mayor. Como es costumbre, los comparecientes van a disponer de un tiempo aproximado de quince minutos —si hay que darles un poquito más, no va a haber ningún problema— y después los grupos más o menos de cinco o siete minutos porque, saben ustedes, que tenemos hoy tres comparecientes y, por lo tanto, debemos llevar el tiempo más controlado.

Sin más preámbulos, tiene la palabra el señor Martín.

El señor **DIRECTOR TÉCNICO DE CONBICI** (Martín Fernández): Señorías, muchas gracias por haber solicitado la comparecencia de ConBici, como representante de un buen número de usuarios que creemos que somos y la mayor coordinadora que agrupa a cincuenta y una asociaciones de toda España que promueven el uso de la bicicleta en sus respectivas ciudades. También agradecemos que el mayor número posible de comparecientes, tanto de una postura como de otra, tengan cabida en esta serie de sesiones y que se pueda atender a la proporcionalidad de las fuerzas, primero porque somos a los que realmente nos afecta la medida y, en segundo lugar, porque es necesario que haya una pluralidad. **(El señor compareciente apoya su intervención con una presentación en power point).**

Antes de empezar, me gustaría contextualizar en qué panorama nos movemos. Estamos en España, en un país que tiene una baja tradición ciclista. En la diapositiva que ponemos ahora podemos ver a la persona que está encargada de legislar y que consideramos que no está en el contexto europeo en el que nos pretendemos mover y que es el afán de todos. Precisamente hoy tenemos en el Congreso, por lo que he podido saber, a la reina Máxima de Holanda y la tenemos también en esta diapositiva, algo que no ha sido premeditado. Aquí vemos este contraste entre un acto oficial, al que acude la reina Máxima con su bicicleta, y otro acto de una inauguración de un servicio público de bicicleta a la que acudió la directora general de Tráfico, doña María Seguí. En esta otra diapositiva vemos al alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, que estaba inaugurando ese acto y que también es el único alcalde que conocemos que está a favor de la obligatoriedad de la bicicleta. Aquí el asistente le está ayudando a ponerse el casco y parece que mucha práctica no tiene. **(Risas)**. Vemos que también aparece en esta otra y podemos observar que tampoco está en el contexto al que debemos aspirar. En la siguiente tenemos al alcalde de Londres, Boris Johnson, acompañado incluso de Schwarzenegger, otro conservador. Son personas que se están moviendo en bicicleta por el mundo, pero afortunadamente también tenemos alcaldes en España que se mueven en bicicleta y que lo llevan haciendo desde hace mucho tiempo. En la siguiente destacamos al alcalde de Vitoria. Nos hubiera gustado que también hubiera estado en estas comparecencias, pero al menos sabemos que esta es su postura. Queremos movernos en una legislación que esté en ese contexto no solo europeo sino mundial, porque, como veremos más adelante, el uso del casco obligatorio solamente está instaurado en tres países de Europa. Creemos que en un Estado de derecho como este en el que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 3

vivimos debemos imponer las cargas sobre la base del convencimiento del legislador pero también con un consenso.

Hemos venido a decir que el casco puede ser bueno en determinadas circunstancias. Lo que no es bueno es imponerlo, lo que no es bueno es hacerlo obligatorio. Lo que es bueno es hacer educación, legislar incluso para el Estado, cargar de obligaciones al Estado para que eduque a sus ciudadanos sin culpabilizarlos, sin sobreprotegerlos y también sin alarmarlos con ciertas campañas, porque ahora mismo incluso la DGT, con la última que ha sacado, nos ha dejado de piedra y no sabemos cómo le puede quedar a alguien ganas de montar en bicicleta después de ver el vídeo que han sacado hace apenas unos días.

Permítame comentar esta diapositiva brevemente. Es de una familia que circulaba en bicicleta mientras yo preparaba esta ponencia, y me llamó la atención esta escena. ¿Por qué? Porque el casco de la chica mayor lo lleva la madre, y cuando pregunté me dijo: Si yo le digo que se lo ponga. Pero al final resulta que la niña decía que no quería llevar el casco porque ella ya no era una cría. Cuando estas niñas quieren dejar de serlo, ¿van a querer ir con este vestuario que se ve en esta otra diapositiva? No es normal; ellas van a querer, como cualquier adolescente, aspirar a otros modelos y a otros patrones.

Nosotros tenemos un problema, y es que tenemos que defender el no al casco obligatorio desde muchos puntos de vista. Sin embargo, la otra parte lo tiene bastante más sencillo. Es decir, si te das un golpe en la cabeza y llevas un casco, es mejor; pero también es mejor si te cae una maceta en la cabeza o si te atracan en la calle y llevas una protección adecuada. Como podremos ver, son temas demasiado excepcionales afortunadamente para los ciclistas. ¿Qué motivos desaconsejan la imposición? Hay unos estadísticos, que veremos, pero empezaremos por los jurídicos. Destacamos la desproporcionalidad de la medida, los problemas de la concurrencia de culpas que para quien sí es obligatorio si no lleva casco le puede salir muy caro un accidente del que no ha tenido culpa, porque responsabiliza a la víctima aunque no sea responsable del accidente. En cuanto a seguridad vial, nos encontramos ante una buena noticia. El otro día, Televisión Española lamentablemente dio la vuelta al calcetín. No era una buena noticia, pero para nosotros lo es que los accidentes no hayan aumentado en la misma proporción que ha aumentado el uso de la bicicleta ya que se ha disparado en los últimos diez años. Por eso ponemos bicicletas blancas y por eso realizamos actos de concienciación por la seguridad del último ciclista para que no haya más muertes en la carretera. Pero como tenemos otros motivos que explicaremos, por eso nos seguimos oponiendo al casco.

A pesar del considerable aumento de la bicicleta, el número de accidentes se ha estancado. Los que sí suben, pero no linealmente, son los accidentes leves. ¿Por qué? Porque sale mucha más gente a la calle, sobre todo en las ciudades donde han aumentado los accidentes leves, pero no los graves y los mortales. Llegamos a la conclusión de que más ciclistas en las calles equivalen a más seguridad, porque conciencia al resto de conductores de la presencia de ciclistas. Hay mayor seguridad vial porque también se restan coches de las calles. Por ejemplo, con una buena política de promoción de la bicicleta nos encontramos con que en Sevilla hay 72.000 desplazamientos diarios. Si consideramos que una tercera parte de esos desplazamientos corresponden a personas que no utilizan el coche, estaremos con 25.000 coches menos. Esos son muchos menos accidentes y mucha más seguridad vial. También tenemos argumentos sanitarios. Aquí es donde se salvan las vidas. No nos conformemos con: al menos, si salvamos una vida... Ese argumento que a veces cuando se acorralla a una parte que lo defiende a ultranza, sin muchos argumentos, al final termina diciendo: al menos si salvamos una vida... Nosotros queremos salvar cientos de vidas. Nosotros creemos que por el sedentarismo y sus consecuencias se pueden salvar muchas más vidas. De esto hablará más adelante David Rojas en su comparecencia, por lo tanto, no me voy a extender mucho.

Tema económico. La dependencia del petróleo la conocemos todos. El ecoturismo también sufre un retroceso si no lo favorecemos. En Alemania se mueven unas cifras espectaculares del turismo como generador de riqueza y de empleo. En Francia, también. El sector como creador de empleo cotidiano en España. Los cupos que hay que comprar a otros países por excedernos en las emisiones también es un hándicap económico. Muchas veces nos achacan a los ciclistas que no pagamos impuestos. No sé de dónde sacan que no pagamos impuestos. Claro que los pagamos. No es que no solo no paguemos los impuestos, es que se los ahorramos a los demás con cada pedaleo. Estoy citando a una persona de Internet que se llama Mario Ortega, que es de Cuenca, y que hizo un alegato espléndido de los motivos económicos por los que debería haber más bicicletas en las calles. —Voy a saltar esta diapositiva porque son cifras económicas— Los temas sociales y familiares también son importantes porque presenta a los usuarios sin casco como irresponsables, echando por tierra su compromiso social y medioambiental.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 4

Mucha de la gente que sale en bici lo hace concienciada. Hay otros que lo hacen de una manera pragmática. No saben ni que existimos. Ellos sencillamente cogen su bicicleta y salen. Lo hacen sin casco y cualquier día les pasará algo y ellos mismos se auto-culpabilizarán diciendo: si hubiera llevado casco... —A lo mejor, no—. Queremos llevar ese mensaje. Peor todavía es para los padres que cuando se ponga el casco obligatorio para menores van a verse en un gran compromiso cuando sus niños salgan a la calle, a las calles salón, a los parques, a cualquier sitio y tengan que llevar a sus niños con los cascos. Ese va a ser un problema añadido para esos padres porque van a interiorizar que la actividad de ir en bicicleta es algo peligroso, porque no se van a creer que porque su hijo lleve el casco ya no le va a pasar nada. Entonces, el casco, para que no nos llame la atención, para quedar bien, pero además porque si pasa algo..., porque puede pasar algo, porque la bicicleta es peligrosa. No, la bicicleta no es peligrosa.

Vamos a las estadísticas, que era el primer punto. La DGT debe utilizar sus estudios y sus fuentes, porque tiene un historial de datos que es perfectamente defendible, sobre todo porque es muy sistemático y porque lleva muchos años siguiendo una evolución, unas tendencias de la seguridad vial y también de las bicicletas, incluso con mucho detalle. Por lo tanto, los datos hospitalarios a los que a veces alude la directora general de Tráfico consideramos que no tienen el rigor que tienen los de la DGT. Nosotros tenemos nuestros estudios colgados en nuestra página web y otros estudios que vamos recabando. Lamentablemente, en la página web de la DGT no encontramos esta información. Consideramos que no tenemos un problema de salud pública. ¿Es tan prioritario poner el casco a los ciclistas? ¿No hay otros problemas mayores? Seguramente, sí. Si observamos esta tabla desde el año 1993 a 2010, vemos que los heridos en el cráneo por accidente de tráfico en España fueron 4 veces más en cuanto a peatones y 13 veces más en cuanto a conductores. Podrá haber menos bicicletas en la calle, pero estos datos están ahí. ¿Por qué no empezar por poner casco a conductores y peatones? ¿El casco para automovilistas es demagogia? Creemos que no porque este cuadro de un estudio de Línea Directa, Accidentes con coche en las capitales españolas, descubre que la mayor parte de los accidentes son lesiones como esguinces cervicales. En carretera seguramente serán todavía más. Serán vuelcos de coches donde los golpes en la cabeza serán mucho mayores. Sin embargo, aquí podemos destacar que en esta pirámide con las bicicletas es inversa. Donde más accidentes sufre un ciclista es en las extremidades, en la cadera. No es en la cabeza mayormente. Sin embargo aquí aparecen en los pies, esguince de tobillo, hernia discal. Justo la pirámide es inversa. Tenemos también datos de chalecos salvavidas. Es cierto que el número total de personas fallecidas por ahogamiento en playas, ríos y embalses en el año 2011 superó las 200 personas. En el mismo año fallecieron 12 ciclistas en las ciudades y no tenemos la garantía de que si hubieran llevado casco se hubiera salvado alguna vida. Lo que viene a demostrar este cuadro es que la bicicleta no es ajena al resto de los vehículos. Los demás vehículos también han bajado desde 1993, afortunadamente, la cifra de siniestralidad en España, y tanto en vías urbanas como interurbanas se ha descendido, a pesar de que el uso del casco es obligatorio en vías interurbanas. Esto demuestra que no ha tenido una incidencia especialmente relevante el haberlo hecho obligatorio en vías interurbanas. Es una medida que desincentiva el uso de la bicicleta, como se ha demostrado en países donde se ha implantado el casco obligatorio, Australia, Nueva Zelanda y algunos Estados de Canadá. En esos países es testimonial el uso de la bicicleta. Por lo tanto, debemos seguir mirando hacia nuestro entorno europeo donde no es obligatorio y donde hay unos porcentajes de uso mucho mayor. Aquí vemos el efecto que puede hacer en las bicicletas públicas y el que ha hecho ya en algunas ciudades. Por ejemplo, en Melbourne el número de bicicletas es de 600 con 51 estaciones y 1.237 abonados, pero el número de usos es de 0,3 ó 0,4 por bicicleta y día.

Hablamos de otro caso, Australia, que es el 0,35%, pero por ejemplo en Sevilla, que no lleva tanto tiempo, es casi el 6%, exactamente el 5,94%. Asimismo, el bicing de Barcelona o incluso el valenbici de Valencia llevan una buena trayectoria para el poco tiempo que tienen. Ahora no es obligatorio el uso del casco, cuando lo sea, ¿cuál va a ser la solución, poner expendedores de cascos? Esto es un freno total. Aquí volvemos a ver cómo en los países donde hay más tradición ciclista la accidentabilidad es mucho menor en los ciclistas, que es lo que representa la línea azul. Además esta accidentabilidad es para todos, es decir, que se reduce también la accidentabilidad en las calles: para los coches, para los peatones, para todos. En España tenemos el ejemplo de Sevilla y su red de carriles bici, es decir, que gracias a él se redujo el riesgo a la mitad y se multiplicó por cinco el número de ciclistas.

Por tanto, el uso del casco ciclista obligatorio en ciudad afecta a un problema comparativamente leve. Tiene una eficacia más que dudosa y tapa otro problema más grave, los accidentes en carretera de ciclistas, que siguen produciéndose y además de forma mortal. Alrededor del 78% de los ciclistas fallecidos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 5

lo son en las vías interurbanas, curiosamente donde es obligatorio el casco. Esta es una reforma que también tiene un corto recorrido porque, en primer lugar, tiene la oposición de todos los afectados, ya que los que tenemos que cumplir la norma, si podemos evitarla, la vamos a evitar; y en segundo lugar, tiene la oposición de los que tienen que aplicar la medida. Hay más de 40 ayuntamientos importantes de España que se han opuesto y que han manifestado su posición en contra del casco obligatorio. Necesitamos un debate en profundidad que evite las cargas innecesarias y que, por el contrario, favorezca las discriminaciones positivas hacia la bicicleta y hacia un modelo de ciudad diferente, un modelo de movilidad distinta. Precisamente estamos en la semana de la movilidad —me refiero a ello antes de que se me pase este detalle, porque quiero mencionarlo—; es una buena semana para estar aquí pero al mismo tiempo es triste que tengamos que estar hablando de este tema.

El casco para menores de dieciocho años. Estamos incentivando el uso de la moto. Resulta que con quince años un joven o un adolescente prácticamente ya puede conducir un ciclomotor y se tiene que poner casco. Si va a tener que llevar casco en bicicleta hasta los diecisiete años o los dieciocho años menos un día, va a decir: yo qué hago con una bicicleta si mis padres o yo mismo puedo comprarme una moto. Pues se la comprará. El verdadero alcance de la medida es que desde el año 2000 al año 2010 hubo 700 ciclistas fallecidos en España por accidentes de tráfico. En el mismo periodo hubo 13 ciclistas menores de dieciocho años, es decir, que de esos 701 ciclistas, 13 fueron menores de dieciocho años, por lesión craneal. Podemos esperar que el efecto de la medida va a ser muy insignificante, insistiendo en que nunca es insignificante una sola vida perdida. Sin embargo, nosotros aspiramos a salvar más vidas mediante otras cifras que también hay que considerar, que son las vidas que salva el uso masivo de la bicicleta. Así pues, preferimos ciclistas sin casco que motoristas con casco. Aquí tenemos otro cuadro que también demuestra que los accidentes en moto a partir del momento en que se obliga el uso del casco afortunadamente descendieron; sin embargo, en el caso de la bicicleta fueron 2 desde el año 2002 hasta el año 2010.

Queremos que quede claro que el texto del anteproyecto es un texto con trampa. Suponemos que lo han leído con detalle, pero nos sorprende mucho que todos podamos admitir que diga lo siguiente: los conductores y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general, estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los casos y con las condiciones que reglamentariamente se determinen, es decir, que el reglamento podrá establecer lo que quiera. Además será obligatorio su uso en todo caso por los menores de dieciocho años. Aquí ya no hay casi vuelta atrás, por eso no perdemos la esperanza de que esta Comisión sirva para cambiar las cosas, ya que al fin y al cabo para eso sirve la política y para eso sirve esta casa.

Para terminar, estamos observando una agresividad en los mensajes que no se corresponde con la educación que se puede esperar de la DGT. Por ejemplo, nos parece poco didáctico este eslogan en un reflectante: el casco es parte de la bici. Mételelo en la cabeza. Después hay campañas contradictorias; mientras que la DGT presume de estar fomentando los caminos escolares seguros, te ponen una diapositiva con niños en bicicleta que dice: en la calle no juegues en la acera, puedes molestar a los demás peatones. En fin, creo que una calle con niños es un buen indicador de la salubridad de una ciudad. Así pues, las campañas que hace la DGT nos ofrecen una sensación extraña de esa seguridad que quieren transmitir. Nos parecen un poco demagógicas y a veces desconcertantes. Hay alternativas: una nueva Ley de Seguridad Vial que potencia el concepto de Ciudad 30, donde las personas sean el eje y no lo sean los vehículos motorizados, y que en lugar del casco, que reduce los ciclistas, invirtamos en lo que de verdad aumenta los ciclistas en las calles, que son las infraestructuras y la menor velocidad. Asimismo, discriminaciones positivas hacia la bici y una promoción de otros modos de transporte saludables, como caminar. Una nueva Ley de Seguridad Vial es lo fundamental, y eso es lo que deberíamos encaminar. Si les parece, puedo hacerles llegar el *power point* de las conclusiones; creo que no se nos escapan a ninguno y estemos de acuerdo o no, son las que son.

Fijémonos en las experiencias de éxito, aprendamos de los que han tenido éxito de verdad y utilicemos la bicicleta de la manera más normal, con sentido común, porque eso es lo que estamos viendo en las calles. Incluso cuando algunos de nuestros políticos quieren ser normales, quieren ser próximos, utilizan la bicicleta y no se ponen chaleco ni casco ni nada, porque lo normal es esto, por tanto, opcional, sí, obligatorio, no.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 6

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Por el Grupo de La Izquierda Plural, tiene la palabra doña Laia Ortiz.

La señora **ORTIZ CASTELLVÍ**: Intervengo muy brevemente, en primer lugar, para agradecer la comparecencia que desde mi grupo solicitamos porque entendíamos que era necesario oír todas las voces, pero especialmente la de los afectados por esta modificación de la ley. Este no es un debate nuevo, sino que en esta Comisión lo hemos abordado y de hecho desde La Izquierda Plural trajimos a esta misma Comisión una proposición no de ley para prevenir que no estuviera en la ley esa obligatoriedad del uso del casco, es decir, tuvimos ya este debate en Comisión, pero agradecemos escucharlo también de viva voz y en nombre y representación de todas las entidades que conforman ConBici. Hemos recibido de forma regular la información de las estadísticas, la documentación y la perspectiva comparada, que es también muy importante a la hora de que desde el Congreso podamos abordar con cierto rigor las regulaciones que nos vienen.

Hoy hablamos de algo más que del casco de la bici o de la afectación particular; al final estamos hablando de un planteamiento de la movilidad en general en nuestro país. Usted ha empezado diciendo que si queremos ser más europeos, como mínimo en movilidad, que sería deseable —a lo mejor en otra cosa no, pero en cuestión de movilidad tenemos un largo camino a recorrer, ya sea en términos de movilidad sostenible, de movilidad segura—, deberíamos hacer un cambio de paradigma. España debe cambiar no solo los comportamientos individuales, que es lo que plantea este tipo de medidas, sino sobre todo las políticas que se hacen dirigidas a la movilidad. Si hablamos de movilidad sostenible, estamos hablando sobre todo de qué políticas de transporte público hacemos, cómo favorecemos una inversión en políticas de transporte público que faciliten esa movilidad sostenible, cómo urbanizamos, cómo facilitamos una seguridad en la movilidad o cómo planteamos las cuestiones de la velocidad. Esto tiene mucho más que ver con la seguridad y con la movilidad que con la responsabilidad individual de cada uno de los ciudadanos y ciudadanas. Hace mucho más una política de pacificación del tráfico, de fomento de la movilidad —como usted planteaba— para poder caminar de forma tranquila por nuestros pueblos y ciudades y poder usar la bicicleta. Ese tipo de políticas encaminadas a hacer eso —que es lo que han hecho muchísimas ciudades europeas con un clima seguramente más adverso para según qué tipo de trayectos y de usos— lo han conseguido. Sin embargo se ha conseguido con una voluntad de las administraciones, poniendo las políticas y los medios para conseguir ese cambio cultural. Ese cambio aquí todavía no está sucediendo, aunque es verdad que a nivel municipal ha habido esfuerzos de muchos pueblos y ciudades que lo han fomentado, pero también ha habido involución en algunos casos.

El otro día me explicaban lo que está pasando en Palma, donde el cambio de Gobierno ha supuesto quitar un carril bici que costó mucho tiempo construir, en un sitio donde precisamente debería ser fácil usar la bicicleta. Sin embargo se ha eliminado una inversión hecha a nivel económico simplemente porque no se cree en el uso de la bicicleta. Por tanto aquí tenemos que tener una responsabilidad más global, y ese es el primer error de una medida como esta, que ante una cuestión de seguridad, que tampoco es relevante por los casos que usted planteaba, proponemos la responsabilidad individual en el casco, cuando todo nos demuestra —los estudios y la perspectiva comparada— que tiene mucho más que ver con las políticas que se hacen, porque al final —todos los estudios lo dicen— cuantos más ciclistas haya, más seguros estarán. Se trata de desplazar qué tipo de vehículos se mueven y cómo compartimos el espacio público. Todavía en España en comparación con otros pueblos y ciudades lo que vemos es que el rey de la pista continúa siendo el automóvil, y a medida que vamos bajando a nivel de agresividad y de motor, se tienen menos derechos y los peatones son los últimos de la fila seguramente. Si queremos ciudades sostenibles, seguras, pacíficas y agradables, porque al final es una cuestión de calidad de vida, las prioridades se deberían invertir.

Yo no quiero insistir más; usted ha nombrado los beneficios, pero yo añadiría uno más. Usted hablaba de salud y de términos económicos. Un ejemplo claro en términos económicos es también nuestra balanza energética, que es uno de los grandes pesos económicos que tenemos en términos de emisiones, en necesidades de importación de combustible, y es algo obvio que deberíamos cambiar esos hábitos y las políticas de movilidad en ese sentido. Así que tiene nuestro pleno apoyo, y de la misma manera que planteamos la iniciativa en esta Comisión evidentemente también lo propondremos en el trámite legislativo. Terminó dándoles la enhorabuena por el trabajo que hacen, así como por el fomento del uso de la bicicleta.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Por el Grupo Socialista tiene la palabra don Juan Carlos Corcuera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 7

El señor **CORCUERA PLAZA**: Señor Martín, bienvenido nuevamente a esta Comisión de Seguridad Vial. No es la primera vez que usted comparece aquí, con lo cual conoce esta Comisión y conoce esta casa.

Yo quisiera iniciar mi intervención lamentando un doble incumplimiento del Gobierno, asumido con esta Comisión de Seguridad Vial. En primer lugar, ustedes recordarán que cuando compareció la directora general de Tráfico ante esta Comisión se comprometió a que estas comparecencias iban a ser no solo por el tema del casco, sino también por un asunto muy importante que el reglamento establece, que es el tema de la velocidad de los vehículos en autopistas y autovías. De hecho fue un compromiso de la portavoz del Grupo Popular. Lamento, como lamentan también las asociaciones de víctimas, que esto no se haya cumplido. Lamento también que no se haya esperado a este bloque de comparecencias, a estas comparecencias de expertos y técnicos sobre la materia para hacer esa modificación de la Ley de Seguridad Vial, ya que ha sido aprobado el anteproyecto en Consejo de Ministros casualmente la primera semana de agosto, sin esperar ni tan siquiera a que iniciáramos este trámite, que tal como dijo la directora general de Tráfico era necesario antes de poder tomar una decisión. Por lo tanto quiero manifestar este doble lamento por parte de mi grupo parlamentario.

Un elemento clave e importante sería centrar el debate. ¿De qué estamos hablando? Lógicamente estamos hablando de un modelo de movilidad, de cuál es el modelo que tiene el Gobierno, el Grupo Popular, y cuál es el modelo que tiene por ejemplo mi grupo parlamentario: si queremos un modelo de movilidad sostenible, como el que propugna mi grupo parlamentario, con un uso y una clara presencia de las bicicletas en las ciudades, o por el contrario queremos darle preponderancia a los vehículos motorizados en las ciudades. Mi grupo parlamentario apuesta por el modelo sostenible de movilidad en el que las bicicletas y los ciclistas urbanos tengan un claro protagonismo. Sin embargo también quiero centrar el debate en dos elementos clave, ya que hablamos de seguridad y de protección individual. Tanto el reglamento como el anteproyecto de ley hablan de que las medidas que se introducen se insertan por motivos de seguridad para los ciclistas, pero realmente la única medida que proponen es una medida de protección individual, que es el uso del casco. Yo creo que existen otras medidas que son mucho más positivas para la seguridad, usted ha comentado alguna, señor Martín: más presencia de bicicletas en las ciudades supone sin duda ninguna mayor seguridad para los ciclistas; circular por ejemplo por el centro del carril en lugar de por la derecha, como se establece en esa reforma del reglamento, cosa que todos los expertos y usted mismo en su anterior comparecencia nos han dicho que era un auténtica barbaridad; medidas de promoción del uso de la bicicleta y también del casco, porque mi grupo parlamentario está a favor del uso del casco, pero no de su imposición. De hecho el anterior equipo de la Dirección General de Tráfico aprobó la obligación del uso del casco fuera de las ciudades, y a nosotros nos parece bien, pero creemos que dentro de las ciudades es una medida desproporcionada. Hablábamos del casco como medida de protección, pero nosotros creemos que debe ser una medida de protección voluntaria, que cada uno decida en función de sus habilidades si necesita o no llevar un casco. Un compañero de mi grupo parlamentario me daba esta mañana un ejemplo. Él me decía que era un habitual ciclista en las ciudades y que también iba en patines, pero en patines tenía menos habilidades e iba con muchas protecciones, en cambio con la bicicleta tenía habilidad y creía que no necesitaba llevar ese casco. Algo que me parece absolutamente normal cuando nos movemos por cualquier ciudad parece una decisión absolutamente de sentido común. Si yo veo peligrar mi integridad física me pongo el casco; si no difícilmente, si tengo un accidente, voy a conseguir que mi vida corra un menor riesgo por llevar ese casco.

Estamos en contra —nosotros lo hemos dicho en reiteradas ocasiones— de la obligación del uso del casco, porque es una medida desproporcionada —la clave está en el sentido común, como decía—; contraproducente sin duda, porque va a ayudar o a provocar una desincentivación del uso de la bicicleta, tal como usted nos ha dicho que ha ocurrido en esa escasa media docena de países en el mundo que tienen esa obligación, y así se ha demostrado en esos países; pero también inútil para el objetivo que se busca con esta medida, porque no va a conseguir que por el hecho de hacer obligatorio el uso del casco haya menos lesionados, cuando además las cifras son las que son, y tampoco hay que crear alarmismo entre la población.

Quería finalizar mi intervención simplemente haciéndole algunas preguntas. Cuando yo pensaba en cómo preparar estas comparecencias me preguntaba sobre qué base: ¿al reglamento o al anteproyecto de ley? No lo sé, porque primero se nos presentó una reforma del reglamento que decía una cosa, se nos dijo que estas comparecencias ayudarían a aclarar el posicionamiento de la Dirección General de Tráfico,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 8

y ahora nos dan ya la solución. Nos dicen que en cualquier caso será obligatorio para los menores de dieciocho años. Desde mi grupo parlamentario podríamos llegar a aceptar que para algunos grupos de edad, de niños básicamente, fuera obligatorio. Podríamos llegarlo a aceptar, pero desde luego no hasta los 18 años. Mi pregunta sería, aceptando este presupuesto de que pudiéramos aceptar un grupo de edad en el cual fuera obligatorio, ¿hasta qué edad considera usted que sería recomendable el uso obligatorio del casco? Porque vuelvo a decir que mi grupo parlamentario está por el uso del casco, pero siempre de forma individual, en el entorno urbano. Segunda pregunta: ¿qué medidas cree usted que deberían incluirse para ayudar a esa seguridad, que supuestamente estipula la reforma del reglamento y de la Ley de Seguridad Vial, de los ciclistas en las ciudades? ¿Qué medidas cree usted que deberían incluir para ayudar a esa seguridad? Una tercera pregunta —y aquí le voy a pedir su opinión personal, porque yo no lo tengo muy claro tampoco—: ¿a qué cree usted que se debe esa obsesión —permítame, obsesión entre comillas— que tiene la Dirección General de Tráfico por la obligación del uso del casco, cuando los que hemos viajado por Europa y por algunos otros sitios hemos visto que no es así en el resto de países? ¿Cree que está justificada esta obsesión o esta voluntad de que sea obligatorio casi para toda la población, porque como usted bien ha dicho se deja abierta la posibilidad, vía reglamento, a que sea para toda la población si se quiere? Mi última pregunta sería: desde su experiencia como usuario asiduo de la bicicleta, ¿qué tipo de accidentes y lesiones se producen con más frecuencia en el usuario de la bicicleta en el entorno urbano —siempre hablo del entorno urbano—, y en qué medida cree que el uso del casco ayudaría a paliar esos daños?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Ahora, por el Grupo Vasco, tiene la palabra el señor Agirretxea.

El señor **AGIRRETXEA URRESTI**: Muy brevemente. Solamente quiero agradecer al compareciente, en nombre de mi grupo, su intervención, su exposición. En un principio mi grupo no va a verter opiniones hasta que oigamos a todos los comparecientes que van a pasar por esta Comisión. Creo que es importante e interesante escuchar las razones, porque creo que todos los que van a venir aquí las van a tener, y no pongo en cuestión ninguna de las que usted ha dado. Por tanto en principio solo quiero agradecerle la disposición de una entidad como ConBici, tanto en esta Comisión como en las actividades que desarrolla, por una sociedad más ciclista, si podemos decirlo de esta manera, y para que todos utilicemos cada vez más la bicicleta. El tema del casco evidentemente, de haber sido una cuestión menor, se ha convertido en una especie de complicado teorema, pero seguramente los que aportan opiniones en torno a su no obligatoriedad, y los que las aportan sobre su obligatoriedad tendrán razones suficientes —las tienen—; es cuestión de decisión política. Mi grupo no va a aportar en estos momentos ninguna opinión propia en torno a este tema hasta que escuchemos a todos los comparecientes. Usted ha sido el primero y quiero darle las gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Muchas gracias, señor Agirretxea, por su brevedad. Ahora le damos la palabra al señor Jané por el Grupo Catalán de CiU.

El señor **JANÉ I GUASCH**: En primer lugar, en nombre de Convergència i Unió, queríamos agradecer la presencia aquí del director técnico de ConBici, Manuel Martín. Queremos agradecerle la comparecencia y felicitarles por la actuación que han realizado en el sentido de que llevan semanas dando a conocer una posición, a través de distintos medios y de distintas publicaciones, y hoy en la propia tribuna del Congreso de los Diputados. Esa labor que ustedes han realizado, se compartan o no sus argumentos, lo cierto es que ha ayudado muchísimo a poner el debate encima de la mesa, a no dar nada por decidido aún, y a incluir incluso matices a lo que eran posiciones iniciales. Por tanto creo que es positivo poner en valor lo que ustedes han hecho de dar difusión de un mensaje que agrupa a miles de ciclistas, y que han trasladado a estos diputados del Congreso y al conjunto de la opinión pública, y es la voz de alarma ante esa futura reforma. Es bueno que hayamos tenido la oportunidad de escucharles y que hagan esta labor divulgativa. Ciertamente es que la pelota está en nuestro tejado, en el tejado del legislador, que después de escuchar a todos deberá tomar una posición. Es poner en valor a este Congreso el hecho de permitir, antes de tomar una decisión, escucharles. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Lo decía antes el señor Corcuera, que ha abierto una reflexión que yo comparto —tuvimos ocasión de debatir algunas proposiciones no de ley en esta misma Comisión de Seguridad Vial—, y que es huir quizá de las obligaciones imperativas y contribuir más a lo que pueda ser una decisión del ciclista en cada

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 9

momento. Ese es un planteamiento inicial. Huir del ordeno y mando imperativo e intentar bascular sobre una decisión voluntaria del ciclista siempre puede tener una tendencia de mayor respeto a ese ciclista que va a asumir unos riesgos, y él va a ponderar en cada caso cuál es el riesgo que asume llevando o no casco. Pero basándonos en esa no obligatoriedad generalizada y basculando hacia esa voluntariedad, también quería trasladarle una posición coincidente con lo que también ha dicho el señor Corcuera. Desde Convergència i Unió creemos que es positivo recomendar el uso del casco en temas de seguridad vial, que la recomendación de que el casco puede aportar una ayuda y una prevención complementaria en nada estorba, y que es también un deber de las autoridades de tráfico, tanto del Estado como de las comunidades autónomas, difundir que realmente es bueno para la seguridad vial llevar el casco, aunque sea para evitar muy pocos accidentes; pero si evitamos uno y si evitamos una lesión es mejor haber realizado esa recomendación, huyendo también de esa obligatoriedad.

Se nos plantea un tema, que ha salido ya y que también tuve ocasión de exponerle a la directora de Tráfico y al propio ministro en anteriores comparecencias: si fijamos la no obligatoriedad quizá para determinadas edades en las que la persona, el ciclista aún no tiene la plena autonomía de decisión, tendríamos que buscar a partir de qué edad podemos realizar esa obligatoriedad. Ahora el Gobierno, a través de un proyecto de ley, ha fijado los dieciocho años; en esta Cámara está la pelota para fijar si son dieciocho, diecisiete o dieciséis. En esto discrepo con usted, señor Corcuera. El Gobierno simplemente ha presentado un proyecto de ley, que por cierto aún no ha tenido entrada formal en el registro, y cuando entre finalmente se abrirá un plazo de enmiendas y todos tendremos ocasión de, tras haber escuchado a los comparecientes, hacer un calendario flexible que nos permita reflejar con enmiendas aquello que consideremos más oportuno. Por tanto creo que aquí no ha habido un ordeno y mando por parte del Gobierno, que simplemente ha presentado un proyecto de ley y abre estas comparecencias al diálogo.

Aprovechando que ya está el presidente de la Comisión, se hace un reproche que creo que es matizable y que no deberíamos tampoco generalizar ahora que estamos en la primera de las comparecencias. Cierto es que los autores de estas primeras comparecencias —el Grupo de La Izquierda Plural y el Grupo Socialista— al compareciente —en este caso usted— le piden su opinión sobre la obligatoriedad del uso del casco, pero nada impide —y estoy convencido de que la Mesa de la Comisión y los portavoces van a ser muy flexibles— que a algún compareciente, al hacer la solicitud, también le pidamos su criterio sobre las velocidades. Tampoco esto es un ordeno y mando y no pongamos puertas al campo. Seguro que si un grupo en su solicitud de comparecencia pide que se hable también de las velocidades o de otros aspectos, no solamente del casco —si el carril central es más oportuno que el carril de la derecha o cualquier otro aspecto—, nada impide a los grupos, que somos los que firmamos las comparecencias, ampliar el objeto de estas sesiones que ahora hemos abierto. Aquí quiero defender también a la Comisión, y ante esa supuesta vulneración del acuerdo al que llegamos mi grupo adelanta que va a hacer solicitudes pidiendo también que se hable del casco y de las velocidades. Si la portavoz del PP lo impide, muy mal (**Risas**); estoy convencido de que no lo hará porque estaríamos poniendo límites a algo en lo que tampoco nos hemos autolimitado. Seamos abiertos en estas comparecencias.

Muchas gracias por el criterio y por toda la documentación que nos ha aportado. Han ganado ya parte de esta batalla que han iniciado ustedes, porque el tema está encima de la mesa y las posiciones están en abierto. Quizá solo esto ha impedido ya que hubiera un reglamento que se hubiese aprobado desde la rigidez. Espero que, de todas estas comparecencias, salga la luz y estemos acertados para los ciclistas y para el conjunto de la seguridad vial.

El señor **PRESIDENTE**: Luego ya hablaremos de las alusiones. (**Risas**).

En primer lugar, quiero disculparme ante los miembros de la Comisión, pero saben que los grupos minoritarios tenemos pluriempleo y hemos tenido que ir a votar a otra Comisión. Por cierto, con algún otro diputado que también entraba por aquí. Quiero agradecer al vicepresidente y amigo, Telmo, que como siempre tan bien haya podido efectuar las labores de Presidencia.

Tiene ahora la palabra doña Concepción Bravo, portavoz del Partido Popular.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: En primer lugar, quiero agradecerle su comparecencia de nuevo aquí. Es un placer tenerle en esta su casa; usted se estrenó aquí; sigue viniendo y estamos encantados de tenerle entre nosotros. Quiero agradecer también el tono a los cuatro grupos, el estilo y todos los comentarios, algunos más cariñosos que otros, pero creo que todos han estado muy acertados. Además el debate está encima de la mesa y creo que aquí hay una voluntad clara por parte de todos los grupos de colaborar, de hacer que realmente la bicicleta forme parte de nuestras ciudades, y en este caso, como representante

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 10

del Grupo Parlamentario Popular, me gustaría dejar claro desde el primer momento que el Grupo Popular apuesta por la cultura de la bicicleta; por una cultura de la bicicleta segura. Es un adjetivo que le añadimos a la bicicleta que no es en ningún caso contrario a todo lo demás. Además creo que todos los grupos, y usted mismo, también lo comparte.

Desde que ustedes vinieron aquí, desde que hemos empezado a hablar del casco, hay una cosa en la que todos estaremos de acuerdo y en la que coincidimos todos. Se habla del casco, pero es que la gente también se pone más el casco. Yo creo que a ustedes les habrá pasado como a mí, que hemos estado todo el verano —yo personalmente en mi ciudad— observando el carril bici. Además yo vivo cerca de un carril bici y es verdad que los niños, todos, llevan el casco; los adolescentes, no todos, pero muchos, y también los padres. Porque aquí pasa un poco como con la cultura del reciclaje. El niño dice que ha hecho el curso de reciclaje y hay que reciclar, y la madre recicla en casa. Aquí ocurre un poco igual. Cuando compramos la bici a los hijos compramos el casco, y por mimetismo también los padres. Yo personalmente reconozco que me lo pongo. En el ayuntamiento de Logroño había gente que se ponía el casco y gente que no, y ahora ya, por lo menos los concejales, nos ponemos todos el casco. Yo creo que el debate está ahí.

Nosotros apostamos —insisto, desde el Grupo Parlamentario Popular— por esa movilidad sostenible que pasa por un cambio de las ciudades. Yo creo que en España el debate del casco es más vivo, entre otras cosas porque —se argumenta— no tenemos una verdadera cultura de la bicicleta. Vamos a ser realistas. Esto de la bicicleta en este país como cultura es de hace dos días. Siempre hemos andado en bicicleta, una cosa no quita la otra, pero nuestras ciudades —pienso en San Sebastián que puede ser de las más avanzadas o en Vitoria que también lo es— no pueden compararse con Ámsterdam por ejemplo. En Ámsterdam vas por la calle y la prioridad es claramente de la bicicleta. Es más, incluso hay que sortear, sobre todo los que no somos del país, porque vienen en gran número y eso hay que tenerlo en cuenta.

A mi me gustaría dejar muy claro desde esta primera comparecencia que el Partido Popular está a favor, tanto a nivel parlamentario —es decir, los compañeros que estamos aquí— como de gobierno. Yo creo que la DGT tiene un artículo entero dedicado al uso de la bicicleta, a la promoción, al desarrollo, a la educación. Incluso lo ha dicho el señor Corcuera. El anterior Gobierno lo dejó ahí; lo tenía ahí pero no lo desarrolló. Yo creo que la DGT actual es muy valiente y lo va a desarrollar, pero con una apuesta clara. Aquí van a venir muchas asociaciones y le agradezco al señor Jané que haya comentado que estamos abiertos a hablar de todo. Y yo sé que aquí se va a hablar del casco y de la velocidad, y se va a hablar de todo lo que hay en torno a la cultura de la bicicleta. Seguro, porque tenemos muchas comparecencias, y además pactamos traer a todos los sectores: a las asociaciones de ciclistas, a los fabricantes, a la gente que habla de educación vial. Se va a hablar un poco de todo, pero yo les lanzo a todos solo una pregunta. Si tras un accidente de bicicleta uno piensa que un hijo propio, un hermano, un amigo, un conocido pudiera estar vivo o no padecer determinadas secuelas graves solamente por haberse puesto el casco, ¿qué hubiera ocurrido de haber llevado el casco? Porque además ustedes mismos lo defienden en las vías interurbanas; en la carretera lo defienden a todas luces. Incluso estos días decían que volvía a haber accidentes en las vías interurbanas y el casco es un elemento de protección. ¿Quién duda de que el cinturón de seguridad —sobre el que también hubo su debate— o los elementos de retención infantil son factores de protección? Yo creo que este debate del casco ha abierto la posibilidad de hablar de una cultura de la bicicleta, de una cultura segura, de una cultura que nos lleva a mejorar todos esos aspectos.

Evidentemente todo esto hay que hacerlo con compañías en positivo que refuercen el uso de la bicicleta y la convivencia entre todas las personas que estamos en la ciudad. Fíjense ustedes, no hemos hablado todavía —aunque supongo que lo harán— de ciudades que tienen una población muy mayor. A los mayores les aterra la bicicleta porque son ciudades —y estoy pensando en la mía— donde no estamos acostumbrados a las bicicletas con una población muy envejecida. En el ayuntamiento recibimos muchas quejas de que un chico joven iba muy deprisa, por ejemplo. A mi el otro día, llegando al propio ayuntamiento —insisto, tengo el carril al lado— casi me llevó un joven por delante, que por cierto increpó de forma muy agresiva a otro señor; fue una escena muy lamentable. Solo me había faltado en esta legislatura que me hubiera atropellado una bicicleta; estuvo a punto. Es lo último, porque me está pasando un poco de todo; pero era lo único que me habría faltado. ¿Por qué? Por falta de educación cívica. Realmente este personaje era un incívico en bicicleta y sin ella. No estoy diciendo que porque se hubiera montado en la bicicleta fuera más incívico. No es eso lo que quiero decir. En todas esas campañas de sensibilización, de información, debemos ponernos todos de acuerdo, y —insisto, y voy a terminar con esto ya— agradezco el tono.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 11

Estoy de acuerdo también con el representante del PNV en que vamos a escuchar todas las opiniones y al final nosotros, esta Comisión decidiremos, creo que con el mejor clima, el mejor acuerdo. Yo me he puesto a su disposición desde el primer momento y nos ponemos a disposición de todas las asociaciones que quieran venir a contarnos. Recibimos la *newsletter* constantemente y estamos informados. Reitero nuestro apoyo, nuestra colaboración, nuestro diálogo y nuestra apuesta por que las bicicletas hagan que las ciudades sean más saludables, más cálidas y más humanas. Muchas gracias por su presencia aquí hoy.

El señor **PRESIDENTE**: Para acabar esta comparecencia vamos a dar cinco minutos a don Manuel Martín para que pueda responder a lo que ustedes han formulado. Deben ser muchas cosas, me imagino, pero como tiene capacidad de síntesis va a pedalear duro y lo va a conseguir.

El señor **DIRECTOR TÉCNICO DE CONBICI** (Martín Fernández): Primero, por orden de intervenciones, a doña Laia Ortiz le diré que muchas gracias por ese apoyo expreso. También al Grupo Socialista por ese apoyo prácticamente total, excepto en alguna divergencia que podamos tener en cuanto a las edades. Voy a contestar de forma muy breve. Estoy de acuerdo con la señora Ortiz en que el Estado no puede eludir su responsabilidad, resumiría así su intervención entre otras cuestiones. El Estado tiene que ser también responsable de la protección, enlazando en este punto con lo que decía el señor Corcuera en el mismo sentido de que la seguridad debe estar por encima de la autoprotección. Entre todos tenemos que conseguir que haya más ayudas a la movilidad sostenible mediante subvenciones públicas como las que está habiendo para la renovación del parque de automóviles. Es decir, parece que solo los coches son vehículos eficientes, pero el vehículo eficiente por antonomasia es la bicicleta. Tanto la bicicleta tradicional como la bicicleta eléctrica tienen mucho que decir, es algo que hay de manifestar claramente en esta semana de la movilidad. Y los excesos de velocidad son incompatibles con la presencia de bicicletas y, por lo tanto, hay que adecuar esto, no hay que ir a los razonamientos que hemos oído por parte de las personas que están a favor del casco obligatorio, no se sabe muy bien por qué ya que ni siquiera pertenecen a este sector. Estoy hablando de la Asociación Española de la Carretera, que incluso aboga por que nos salgamos de las carreteras, de que hay que empezar a hablar de dónde puede estar permitido circular en bicicleta y dónde no. Eso es una involución en la seguridad vial. También nos gustaría que la directora hablara como tal, como directora general de Tráfico no como doctora en riesgos laborales. Ella debería tener una visión más amplia y estudiar esa balanza, también como doctora, respecto de qué vidas salva que haya muchas más bicicletas en la calle y qué vidas salva puntualmente el casco. Se ha aludido a la edad en las intervenciones del señor Jané y del señor Corcuera, y a nosotros nos cuesta hablar sobre la edad porque no estamos nada a favor del casco para menores. Nosotros creemos que toda la vida hemos sido niños y hemos aprendido a montar en bicicleta, incluso en las estadísticas hemos visto que los menores son algo absolutamente testimonial.

Al hilo de lo que ha dicho la señora Bravo, yo tengo dos chavales que tienen veintitantos años y que incluso con quince no querían montar en bicicleta, les costaba, quizá porque su madre y yo en nuestra ciudad nos hemos significado y ellos no querían moverse en bicicleta. Ahora, uno va a la universidad en bicicleta con toda la naturalidad del mundo, es medio activista, y el otro es más tranquilo pero va en bicicleta a todas partes. Uno de ellos tiene carné de conducir y apenas utiliza el coche; al final, algo queda. Quiero decir que al tener hijos también sé lo que es que salgan de noche, yo vivo en las afueras de la ciudad y tienen que desplazarse al centro de la ciudad con la bicicleta cuando otros padres los llevan en coche, pero ellos van en bicicleta. Claro que me quedo en vilo, pero también veo otros sucesos, otros hechos que ocurren y hay una variedad enorme, no solo que haya personas que se caen en bicicleta y tienen lesiones severas. Hay más sucesos y también tengo miedo de esos sucesos, como tienen miedo los padres que dejan a los niños que vayan solos al colegio y de vez en cuando en algún lugar del mundo resulta que han secuestrado a un niño. Pues sí, señora Bravo, desgraciadamente no estamos libres de que nos ocurra absolutamente nada, y no lo digo por su trayectoria en esta legislatura, en la que dice que le ha pasado de todo. Seguro que todo lo que le suceda en adelante será mejor.

Hay un error que me gustaría aclararles. Nosotros no estamos en contra del casco en vías interurbanas de una manera tan genérica, nosotros, por sentido común, recomendamos el casco para algunos usos de la bicicleta. Yo pensaba finalizar mi intervención con una diapositiva mía con un casco, pero no he querido personalizarlo tanto. Yo uso la bicicleta cuando voy a la montaña y me pongo un casco porque voy bajando por unas trialeras —llamamos nosotros— o por unos caminos de cabras y sé que me puedo caer en cualquier momento y para eso es el casco, para eso está homologado el casco, para una caída a unos 25 kilómetros por hora como máximo y que pueda amortiguar el golpe. Ahí es necesario el casco y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 12

me chocaría ver a un ciclista de carretera que vaya sin casco porque casi todos lo llevan, pero no creo que sea por la obligatoriedad en vías interurbanas, sino por sentido común. A eso apelábamos al final de la exposición, al sentido común, a la normalidad; sin embargo, los niños que salen a la calle a jugar, las personas que van a trabajar a un polígono industrial y van por un carril bici, son una serie de usos en los que no está justificado el uso del casco.

Por contestar a todos, al señor Agirretxea y también al señor Jané, que decían que prefieren escuchar antes de emitir sus juicios, les diré que lo valoramos positivamente porque nos hubiera gustado también esa actitud por parte de la DGT, que nos hubieran escuchado a todas las partes, habernos reunirnos y tener un momento de encuentro como el que estamos teniendo en esta Comisión. Decía la señora Bravo que no hay cultura de bici. Pues hay que crearla; por este camino, nunca habrá cultura de bici.

Para finalizar quiero hacer dos propuestas. Una, que podamos retomar las reuniones que empezamos con el grupo interparlamentario por la bicicleta, pues de ahí pueden salir cosas muy interesantes para abrir este abanico de propuestas, porque la verdad es que hoy venimos muy a lo del casco pero tenemos otras propuestas que han salido aquí y que también llevamos en nuestra agenda. Y en segundo lugar, que pueda recuperarse esa figura que se promovió desde la mesa nacional de la bicicleta —que sigue trabajando aunque ahora estemos un poquito más silentes—, la figura de una persona que aglutine todas las demandas en cuanto a la bicicleta, el señor bicicleta o algo así, algo muy sintético para que todos nos entendamos, que fuera el pivote que pudiera canalizar las propuestas de los ciclistas con las administraciones. Por último, que tras esta batalla tan desagradable podamos juntarnos con el grupo interparlamentario y hablar de verdad sobre una ley de tráfico y de movilidad sostenible que nos ampare a todos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias a usted. Le agradezco en nombre de la Comisión sus aportaciones de hoy y las que nos suele hacer vía correo electrónico, que nos permiten estar al día de las actividades de su organización.

Vamos a suspender durante cinco minutos la sesión para que se puedan incorporar los siguientes comparecientes, don Carlos Núñez González y don Iñigo Isasa Seco, en representación de la Asociación de fabricantes y marcas de bicicletas, AMBE. **(Pausa)**.

- **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE AMBE, ASOCIACIÓN DE MARCAS Y BICICLETAS DE ESPAÑA (NÚÑEZ GONZÁLEZ), A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 219/000414).**
- **PARA INFORMAR SOBRE LA OBLIGATORIEDAD DEL USO DEL CASCO DE BICICLETAS EN LAS CIUDADES. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 219/000449).**
- **DEL SEÑOR EXPRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE FABRICANTES Y MARCAS DE BICICLETAS, AMBE (ISASA SECO), PARA INFORMAR SOBRE LA OBLIGATORIEDAD DEL USO DEL CASCO DE BICICLETAS EN LAS CIUDADES. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 219/000423).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a reanudar la sesión, celebrando las comparecencias de don Carlos Núñez González, secretario general de AMBE, solicitada por el Grupo de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural; de don Iñigo Isasa Seco, expresidente de la Asociación de Fabricantes y Marcas de Bicicletas, AMBE, para informar sobre la obligatoriedad del uso del casco de bicicleta en las ciudades, solicitada por el Grupo Parlamentario Socialista, y de don Carlos Núñez, secretario general de AMBE, para informar sobre la obligatoriedad del uso del casco de bicicletas en las ciudades, en este caso a solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Vamos a celebrar, como parece lógico, conjuntamente las tres comparecencias. Les doy la bienvenida en nombre de la Comisión. Han solicitado poder intervenir conjuntamente, no sucesivamente. No sé si esto es una revolución parlamentaria excesiva, pero en cualquier caso, visto que ustedes ya conocen la liberalidad del presidente de esta Comisión, vamos a aplicar esta liberalidad. Además ustedes van a encontrarlo más ameno y creo que va a ser más provechoso.

Por tanto, tienen ustedes la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 13

El señor **EXPRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE FABRICANTES Y MARCAS DE BICICLETAS, AMBE** (Isasa Seco): Ya afortunadamente no soy presidente, soy expresidente, que es también el motivo de que comparezcamos los dos, ya que Carlos lleva poco tiempo en la asociación y consideramos que era mejor.

Ante todo les agradezco que hayan permitido a la Asociación de Marcas y Bicicletas de España comparecer ante ustedes. Les aclaro. Somos una asociación nacional sin ánimo de lucro que aglutina a los principales fabricantes, importadores, distribuidores y agentes del sector ciclista. Desde nuestra asociación estamos profundamente preocupados por la redacción de lo que ya no sabemos si es anteproyecto, si es decreto, si es reglamento... Lo denominaremos, si no les importa, reglamento, que es como lo denominamos nosotros.

Creemos que ha sido un reglamento elaborado previamente, sin que las partes hayan consensuado. Nos encontramos con una deslealtad institucional por parte de la DGT, que en la última reunión del GT44 nos dijo que había un 5% de dicho reglamento que todavía no nos podían presentar, pero este 5% es el motivo de que ahora mismo estemos todos sentados aquí. No sabemos cómo denominarlo, pero creemos que teníamos que haber sido informados. Esto produce que tengamos en nuestro sector una alarma importante y mucho miedo a lo que pueda venir si esto sigue adelante.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AMBE, ASOCIACIÓN DE MARCAS Y BICICLETAS DE ESPAÑA** (Núñez González): Creemos que no están siendo conscientes en la Dirección General de Tráfico de la trascendencia que este tipo de medidas puede tener en nuestro sector. Pueden ocasionar un daño irreparable, sobre todo siendo esta una práctica, tanto deportiva como considerada como opción de movilidad, que reporta muchos beneficios, beneficios individuales y también colectivos. Reporta beneficios para el ciclista porque es una de las formas más fáciles de hacer ejercicio. Se puede montar en bici en cualquier lugar y en cualquier época del año, sin gastar dinero y tanto como práctica deportiva como utilizándolo como medio de transporte. Simplemente cuando vas a trabajar estás haciendo ejercicio. Procura tono y fuerza muscular no solo en las piernas, sino en el cuerpo. Cuando uno se coloca en la bicicleta se tensan los músculos de la espalda y se están ejercitando. Además, supone un ejercicio que practicado asiduamente reduce enormemente el riesgo de un accidente cardiovascular. Además, es la manera más económicamente eficiente de desplazarse. Y reporta beneficios para la sociedad porque, como todos sabemos, supone una reducción del gasto sanitario por el incremento de la salud y del bienestar de los ciudadanos, supone un ahorro energético para el país y que tengamos ciudades más amables, menos congestionadas y contaminadas. También supone un beneficio para el sector turístico, porque no podemos olvidar que somos un país eminentemente turístico.

Podemos irnos —supongo que ya lo habrán hecho— a los casos en los que se ha hecho obligatorio el casco; países como Australia, Canadá, Nueva Zelanda e Israel. Sabemos que se ha reducido el uso de la bicicleta incluso en un 30% en esos países y tampoco lograron reducir la siniestralidad. Además, la obligatoriedad del uso del casco es una medida que nos aleja de los países de nuestro entorno, que nos aleja de la Unión Europea, donde no es obligatorio en ninguno de ellos. Sin embargo, en países como Holanda y Dinamarca es donde más seguro es ir en bicicleta y no es obligatorio el uso del casco. ¿Por qué? Porque, como sabemos todos, hay un enorme grado de utilización de la bicicleta, una enorme presencia de los ciclistas en las calles y, por tanto, tienen un gran protagonismo en las ciudades. Además —y eso también es importante— obtienen un mayor respeto de los conductores, que somos nosotros mismos cuando vamos en el coche porque no olvidemos que muchos montamos en coche, tenemos moto y además vamos en bici. Sin embargo, con esta medida de hacer obligatorio el uso del casco se da una imagen de peligrosidad al uso de la bicicleta que es completamente falsa y muy perjudicial, porque en la ciudad no es tan peligroso montar en bicicleta.

El señor **EXPRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE FABRICANTES Y MARCAS DE BICICLETAS, AMBE** (Isasa Seco): No sé si necesitamos recordar la cantidad de dinero que se ha gastado en infraestructuras en determinadas ciudades que han apostado por un medio de transporte sano, seguro, limpio y económico; todos conocemos las ciudades a las que nos referimos. Con la obligatoriedad del uso del casco estas ciudades van a ver cómo se reduce drásticamente el uso de la bicicleta y, por tanto, ese esfuerzo y ese dinero que hemos invertido va a quedar no sabemos si tirado, si apartado, pero desde luego se habrá malgastado. Obligar a un trabajador que cada día va en bicicleta a su trabajo, que se hace 20 kilómetros en tren y que luego está dispuesto a coger una bicicleta a que lleve el casco todo el día es algo que no se va a producir, no sé si la DGT lo ha pensado. Alguien que quiera utilizar el Bicing

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 14

esporádicamente —o como se llame en cada ciudad— y se le olvide el casco, no podrá utilizarlo. No sabemos tampoco cuáles serán las sanciones en caso de que alguien quiera utilizarlo y no lleve el casco, pero suponemos que las habrá también. No comprendemos que pretendan que alguien que utiliza la bicicleta de forma esporádica lleve el casco todo el día debajo del brazo. ¿Y qué pasa con el alquiler de bicicletas? No sabemos. ¿Las empresas de alquiler de bicicletas van a perder parte del negocio o todo el negocio? Es una pregunta que a lo mejor habría que plantearse. Ciudades como Sevilla, Vitoria, Barcelona o Palma de Mallorca han invertido dinero y no sabemos, con esta norma de obligatoriedad del uso del casco, qué va a pasar con estos negocios, desde luego lo que sabemos es que esto no va a fomentar el uso del ciclismo sino que cada día haya menos ciclistas en las calles, en las calzadas.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AMBE, ASOCIACIÓN DE MARCAS Y BICICLETAS DE ESPAÑA** (Núñez González): Además, el anteproyecto —y está también en los artículos que se han referenciado en el anexo 2— en nuestra opinión causaría no solo un gran perjuicio para la celebración del pruebas cicloturistas, sino también en algunos casos inseguridad y peligro para los participantes, lo que va a reducir la participación en este tipo de pruebas. Sin ir más lejos puedo contar que hace un par de meses hablaba con mi amigo Carlos Sastre, que allá por agosto suele organizar su marcha cicloturista —saben que fue campeón del Tour de Francia en el año 2008— y que la ha dejado de organizar porque con este tipo de medidas y con los problemas que hay con los seguros, con los agentes, etcétera, cada vez es más difícil. Esto no solo va en contra de la bicicleta, sino del deporte y del futuro del deporte. Tenemos que tener cuidado con eso. No obstante, como ellos son los verdaderos expertos, este tema se lo dejamos a la Asociación de Ciclistas Profesionales, que sé que también están convocados y que les podrán informar puntualmente.

También podemos mirar cómo afrontan el resto de los países de la Unión Europea el futuro del transporte y la bicicleta. Sabrán ustedes que el 29 agosto de cada año se celebra en Friedrichshafen, Alemania, la mayor feria del mundo de la bicicleta, Eurobike. Este año la ha inaugurado Angela Merkel. En Alemania están lanzando un plan nacional de la bicicleta y, obviamente, por el gran interés, por donde estaba, ha sido preguntada. Y dijo que la bicicleta es una parte fundamental del transporte moderno. Llegó a decir: Alemania no es solo un país de coches —recordemos todas las grandes firmas—, sino también un país de bicicletas. De hecho, el Gobierno alemán se ha comprometido en la elaboración de su plan nacional de la bici 2020 a incrementar la cuota de utilización de la bicicleta como medio de transporte, del actual 10 %, a un 50 %. Me parece un objetivo muy ambicioso. Como es sabido, Holanda o Dinamarca tienen un 27 % de utilización de la bicicleta. Nosotros estamos en un 3 o un 4 %; hay ciudades tan estupendas como Vitoria que llegan a un 7 %. Evidentemente países como Dinamarca y Holanda llevan años invirtiendo en parkings, carriles bici, educación vial, y para nada el uso del casco es obligatorio. Otro ejemplo. El alcalde de Londres acaba de anunciar que va a invertir 1.000 millones de euros para fomentar el uso de la bicicleta. Desgraciadamente en este país no nos podemos permitir en la actual situación económica dichas inversiones, aunque ya se han hecho muchas, como ha comentado Íñigo, pero al menos pedimos que no se envíe un torpedo a la línea de flotación de nuestro sector, porque con esta normativa del uso del casco de forma obligatoria sí se estaría lanzando este torpedo.

Tampoco nos podemos olvidar de las bicis eléctricas. Ustedes sabrán que su crecimiento está siendo muy elevado y que supone un nuevo medio de transporte y la posibilidad de montar en bici para personas que no están en una gran forma física. Está creciendo muchísimo y en el sector —obviamente nosotros hablamos desde el sector— es algo que interesa porque hace que la bici y el ciclismo lleguen a mucha más gente que antes no la utilizaba. Pero con este tipo de medidas, al final, vamos a disuadir a ese tipo de gente que se acerca a la bicicleta.

El señor **EXPRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE FABRICANTES Y MARCAS DE BICICLETAS, AMBE** (Isasa Seco): Anteriormente han escuchado al director técnico de ConBici, que representa a muchas asociaciones. Las opiniones de los municipios estarán representadas luego por Xavier Corominas. Nosotros expresamos la opinión del sector empresarial de la bici, que tenemos más de 14.000 empleados. Las principales asociaciones europeas, Colibi, Coliped y la Federación Ciclista Internacional —quiero recordar que Coliped agrupa a los fabricantes de accesorios, donde están los cascos— todas están en contra de la implantación de esta medida de obligatoriedad del casco. La verdad, nos resulta sorprendente pero han puesto de acuerdo a casi todos los partidos de la oposición —esto suele ser normal—, pero también han conseguido poner de acuerdo a gente dentro del Partido Popular y a ayuntamientos contra esta obligatoriedad que creemos que es un empecinamiento de la directora. De forma unánime hemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 15

trasladado la petición de dejar la normativa como está y llegar a un consenso. Es lo que pedimos, pero tengo la sensación de que el consenso se rompió y se fue por una vía directa, y ahora nos encontramos todos aquí hablando de este tema, afortunadamente, porque nos lo podíamos haber encontrado como algo ya hecho. Nos preguntamos qué necesita la DGT para darse cuenta del error que está cometiendo, no lo sabemos, y qué es necesario para que dejen apartada esa actitud de empeñamiento de la que hemos hablado, podamos sentarnos y discutir de todos los puntos de confrontación, que no solamente es el casco. Ahora estamos hablando del casco, pero el anexo 2 que fue introducido, créanme, hace mucho daño a nuestra base, muchísimo. Desde nuestra asociación recomendamos el uso del casco, nosotros sí lo hacemos, y estamos trabajando con la DGT en una campaña promovida por BH a la que AMBE se ha unido de concienciación sobre su uso, y contiene no solamente recomendaciones sobre el uso del casco, sino otros muchos puntos como la prevención de situaciones arriesgadas, la puesta a punto de la bicicleta, plantear rutas al trabajo, circular en bici, que creemos que es la forma en la que podemos educar y dar una visión para que la gente utilice la bicicleta.

Ayer vi una campaña que ha sacado la DGT que se llama El futuro viaja en bici, no sé si la han visto, pero yo no entendía muy bien si lo que pretendían era concienciar a los ciclistas para que vayan en bici o lo que quieren es atemorizarles para que dejen la bici. Una campaña de concienciación del uso de la bici donde hay siete escenas en las que cinco son accidentes y dos son pequeños atropellos de un ciclista, realmente no entendemos que esta sea la forma de fomentar que se utilice la bicicleta. Lo que empezamos tristemente a pensar es que sobramos en las carreteras, que molestamos. Trabajemos en ello, nos gustaría trabajar entre todos para promover los beneficios que el uso de la bicicleta nos puede aportar, y ya hemos mencionado algunos: salud, economía, bienestar, seguridad. Aunque no creemos que en este momento con determinadas actitudes cerradas al diálogo pueda llevarse a cabo, por esta sensación que tenemos de que realmente sobramos, de que las bicicletas o los ciclistas estamos invadiendo la calzada y molestando, no sabemos si a los peatones, a los coches, a la DGT o si molestamos a todos.

Como algo anecdótico, al menos para que conozcamos cuál es el talante y como se están desarrollando los acontecimientos, ya hemos escuchado en las dos últimas reuniones que tuvimos en la DGT una amenaza, no sabemos si velada, si es un aviso a navegantes, pero que se estaba trabajando sobre la posibilidad de implantar un carné ciclista como el de coches o motos, además de un seguro obligatorio. Concepción, esto nos lo dijeron dos personas de la Dirección General de Tráfico; estaba la directora y estaba su segunda y salió de ellos. Cuando nos dicen esto directamente nos ponemos a temblar. No sabemos si a lo mejor lo siguiente va a ser sacar un impuesto de circulación para vehículos sin motor, pero parece que estos serán los siguientes pasos. No lo entendemos. No entendemos la obligatoriedad. Desde luego, a nosotros nos lo dijeron. En un artículo publicado en *El País* en febrero, que se titulaba Los ciclistas tendrán que formarse para usar vías públicas —está publicado—, la directora también decía: No sé si es necesario un carné, algo que hemos debatido ampliamente. Espero que si se ha debatido ampliamente hayan llegado a decidir que esto sería nefasto para todos; pero ahí ha estado, eso lo han hablado.

Tenemos algunas preguntas que hacer a la DGT y a la directora. ¿Por qué consideran que somos una panda de inconscientes que estamos deseando subir a una bicicleta, no llevar casco y matarnos? Accidentes los habrá, pero si en Europa no se está legislando de esta forma, ¿por qué no aprender de ellos, por qué no fijarnos en lo que otros países con una tradición ciclista contrastada están arreglando y no querer implantar algo que, por la experiencia que hemos visto en los países donde se ha hecho, ha sido malo para el sector? Yo puedo entender que hace quince años hubieran decidido una norma así, pero una vez que ya se ha implantado en países y se ha visto que no ha sido bueno, que para el sector ha sido nefasto y que esto lo que ha conseguido ha sido una disminución de la gente que está en las calzadas, ¿por qué continuar? Son cuestiones que seguimos sin entender, y cuando se las hemos formulado a la directora no hemos entendido sus respuestas, no las hemos comprendido. A lo mejor, como médico, está especialmente sensibilizada, ha visto accidentes, pero estamos en un frente común todos en contra de esta obligatoriedad.

El señor **PRESIDENTE**: Si me permite, le hago notar que por respeto a los propios diputados y diputadas hoy su público no es la señora directora, sino los diputados y diputadas, que son los que van a dialogar con usted. Evidentemente, esta sesión es pública y a la directora le va a llegar todo lo que usted diga, pero le pediría que por respeto se dirigiera más bien a los diputados y diputadas de los grupos y no a la propia directora.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 16

El señor **EXPRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE FABRICANTES Y MARCAS DE BICICLETAS, AMBE** (Isasa Seco): Solamente queríamos poner en contexto cómo hemos llegado a la situación en la que estamos, porque al final la normativa ha provenido de la Dirección General de Tráfico. Hace veintiocho años nos encontramos con una situación —quizá muchos la desconozcan— que fue la aprobación de un real decreto por el cual en España se obligaba a unas homologaciones. Esto nos separó de Europa y nos ha causado, en este caso al sector de fabricantes y distribuidores, unos perjuicios que en su día avisamos que iban a suponer mucho dinero y muchos inconvenientes y que nos separaron de la posibilidad de competir libremente con otras empresas que distribuían en Europa y no en España. Lo que pedimos es que, por favor, no nos vuelvan a poner una normativa que nos vuelva a alejar de Europa, que nos acerquemos a ellos, pero que regulemos de acuerdo a como están regulando otros países europeos, que supongo que también habrán hecho sus evaluaciones, que habrán hecho sus estudios y sabrán qué peligros entraña la obligación o no de llevar casco, que lleguemos a un consenso y podamos hablar entre todos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias por sus aportaciones. Vamos a empezar ya el turno de los portavoces de los grupos. En primer lugar, vamos a empezar por los que han solicitado la comparecencia, cumpliendo con la liturgia. Tiene la palabra la señora Ortiz en representación del grupo de La Izquierda Plural.

La señora **ORTIZ CASTELLVÍ**: En primer lugar, quiero agradecer a los comparecientes la exposición que han hecho. Yo no me voy a extender porque, de hecho, en la anterior comparecencia también hemos expuesto nuestra posición, los beneficios y la necesidad de hacer políticas al servicio del fomento del uso de la bicicleta, no solo para acercarnos a Europa, que sí tenemos mucho camino que recorrer en este ámbito, sino porque es beneficioso para el conjunto de la sociedad. Más allá de un sector concreto que lo use o no, más allá de un sector de fabricantes que puede resultar beneficioso o no, para el conjunto de la sociedad tiene efectos beneficiosos, y especialmente en las condiciones en las que se encuentra España en términos de movilidad sostenible, en términos de energía, en términos de emisiones, en términos de salud, etcétera. Podríamos hacer una lista muy larga de los beneficios que tiene hacer políticas de fomento del uso de la bicicleta. La reflexión que hacía en la comparecencia anterior era precisamente que para fomentar esas políticas la Administración tenía que hacerse responsable de eso. Seguramente es la gran laguna que hemos tenido no solo en legislación sino también en inversión y en fomento de una cultura de la bicicleta que a veces no necesita de mucho presupuesto, solamente de políticas adecuadas.

Es ilustrativo, porque gran parte de los comparecientes que pasan por esta Comisión han influido mucho en la legislación que tenemos, incluso en las infraestructuras que tenemos, no me refiero a los productores de bicicletas sino normalmente de los vehículos a motor, cuando hablamos de velocidades, cuando hablamos del tipo de transportes, si hay que priorizar el transporte viario, la inversión en vías y no en ferrocarril, y yo creo que eso ha hipotecado en parte algunas de las inversiones que hemos tenido. Está bien escuchar la voz de los fabricantes de bicicletas, que es una industria en nuestro país y que debería serlo también de futuro, pero quiero subrayar de su intervención lo que usted comentaba: más allá del interés particular como fabricantes, que todos se hayan puesto de acuerdo, incluso los fabricantes de casco, en señalar que es una medida perjudicial creo que nos debería poner en alerta. Incluso en esa posición hay un consenso en este sentido. Usted lanzaba preguntas a la directora. No está aquí, pero son preguntas que nosotros nos hacemos también. Yo me pregunto, cuando se pone una medida o un debate encima de la mesa, de dónde surge, qué base social demanda una medida como la del casco, y la verdad es que por más que me lo he preguntado no encuentro la respuesta, no veo de dónde ha surgido que haya una demanda social o un clamor popular y de qué sector viene; no hemos podido identificar de dónde podría venir más allá de un empeñamiento de la propia dirección o, lo que sería peor y que a nosotros nos genera dudas, que a veces la voluntad de desplazar las bicis en beneficio de otro tipo de vehículos se hace de manera sibilina. Nadie hará un debate abierto en contra del uso de la bici porque va contra el sentido común de lo que es un beneficio a la sociedad, pero sí —de hecho se ha hecho en ciudades y pueblos de nuestro país— poner muchas trabas y dificultades al uso de la bici haciéndolo imposible. Eso es lo que nos preocupa, que lo que haya detrás no sea solo una medida vestida de seguridad, aunque los informes avalen lo contrario —los informes comparados a nivel de legislación y el impacto que tienen en el sector tampoco avalarían la medida—. Ante esas dudas, la única explicación que encontramos es la voluntad de poner trabas, lo cual nos preocupa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 17

Desde nuestro grupo parlamentario creemos que han dejado muy clara la posición y no tenemos más preguntas. Pero, más allá del casco sí o el casco no, usted ha dicho otras medidas en la agenda y les pediría que mencionaran algunas de las cuestiones que les preocupan a ustedes. Usted ha planteado que, más allá del casco, hay otras medidas que les generan preocupación en el sector y, aunque no de forma exhaustiva, nos gustaría que pudieran señalar algunas.

Desde nuestro grupo parlamentario estamos convencidos de la necesidad todavía de hacer un cambio cultural en nuestro país, de la necesidad de apostar por la pacificación del tráfico, pero también del fomento de la movilidad sostenible y, evidentemente, en el trámite parlamentario apoyaremos la posición que ustedes han manifestado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene ahora la palabra doña Soledad Cabezón en representación del Grupo Parlamentario Socialista.

La señora **CABEZÓN RUIZ**: En primer lugar, quiero agradecer las aportaciones del señor Isasa y el señor Núñez con respecto al uso de la bicicleta y, en concreto, sobre la obligatoriedad del casco. Como ya ha dicho mi compañero el señor Corcuera, es un tema que consideramos crucial y no solamente el debate sobre el casco sino sobre lo que implica el uso de la bicicleta para impulsar un nuevo modelo de movilidad que creemos importante y necesario en nuestro país; un modelo de movilidad más cómodo, más económico, más saludable y, por supuesto, más respetuoso con el medio ambiente. Por tanto, la importancia que adquiere este debate es bastante mayor incluso de lo que en principio pudiera parecer. Por ello, creo que es importante el papel que desde las organizaciones se ha venido realizando, pues han sido capaces de reabrir un debate que parecía cerrado en el seno del Gobierno en relación precisamente con este tema del uso obligatorio del casco. Quiero agradecerlo porque en este momento es bastante importante el impulso decisivo por parte del Gobierno de la nación para ir hacia este modelo. En España son ya diferentes las ciudades que han optado de forma individual por promover el uso de la bicicleta, pero está claro que, si queremos apostar por ese modelo de movilidad nuevo, se hace necesario un compromiso claro y coordinado con la Administración Central del Estado. Por eso reitero la importancia. No obstante, a veces tengo la sensación —ya lo manifestaba mi compañero el señor Corcuera— de que el Gobierno tiene decidida la postura, y muestra de ello es el anteproyecto de ley sobre tráfico en el que se apunta la obligatoriedad del uso del casco para los menores de dieciocho años, cosa sobre la que de entrada podríamos tener nuestras dudas, al menos en la generalización hasta los dieciocho años. Me gustaría que nos dieran su punto de vista en cuanto a esta medida que parece que el Gobierno es la que en principio ve más acertada.

Como digo, la impresión que se va derivando de las diferentes actuaciones que está llevando a cabo en esta materia el Gobierno se acerca más a una posición de poco cambio en el modelo de movilidad actual. Parece que no tienen claro que haya que apostar por una prioridad de la bicicleta en detrimento del vehículo a motor, sobre todo en las vías urbanas. Consideramos que esa sería precisamente la verdadera medida de seguridad para los ciclistas y no medidas tan puntuales e incomprensibles como la que se trata de imponer. Parece incluso que lo han llegado a justificar con que solamente a día de hoy el uso de la bicicleta en el transporte supone un 2%, cosa que nosotros no consideramos un problema sino, todo lo contrario, un reto para cambiar precisamente el modelo, que creemos que es necesario. Por eso les preguntaría también si consideran que en este reglamento que aprobó el Gobierno se le da la prioridad necesaria al uso de la bicicleta y si este reglamento apunta hacia un cambio de modelo de movilidad o si simplemente más bien parece un modelo conservador de lo que tenemos. Para pacificar el tráfico —como dicen en el preámbulo— hacen más bien una apuesta por sacar la bicicleta de la ciudad que por introducirla de una forma definitiva. Esa es mi impresión y no sé si también la de ustedes.

Por parte de las diferentes organizaciones y también por parte del Gobierno se van poniendo en valor diferentes estudios en un sentido y en otro. En cuanto a la obligatoriedad del casco, se ha demostrado en los estudios realizados que desincentiva el uso de la bicicleta. Por otro lado —y en esto se fundamenta la posición del Gobierno—, se habla de la disminución de los traumatismos craneoencefálicos con el uso del casco, cosa de la que discrepamos puesto que también hay estudios que dicen lo contrario. Además, ni siquiera se ha visto que haya cascos que realmente eviten el traumatismo craneoencefálico grave que se produce cuando de verdad hay un accidente importante que ocurre a determinadas velocidades que no son precisamente las que suelen alcanzarse en el ámbito urbano. Por tanto, discrepamos incluso de la interpretación propia que viene haciendo el Gobierno de los diferentes estudios para tomar la decisión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 18

Voy un poco más allá. Me gustaría saber si conocen algún estudio que realmente ponga todos los parámetros que inciden en la mortalidad y la discapacidad con el uso de la bicicleta. Me refiero no solo al uso del casco sino también a la reducción de la mortalidad que supone la disminución del riesgo cardiovascular y la vida más saludable que conlleva el uso de la bicicleta. Creo que ese sí sería un estudio serio y riguroso que nos ilustraría sobre cómo afecta la bicicleta de forma global en cuanto a la mortalidad y la discapacidad. Lo otro me parece, como ya alguien decía, matar mosquitos a cañonazos e incluso una medida contraproducente para disminuir esa mortalidad y hacer una vida más saludable. La directora general también es médico. Alguien ha preguntado aquí cuál era el móvil que había llevado al Gobierno a tomar esta decisión o a apuntar en esta dirección, pero no considero que el parámetro de salud sea el que impere en estos momentos. A día de hoy no lo entiendo, salvo que ustedes conozcan estudios que hagan esa corrección entre todos los factores que influyen en la mortalidad y la discapacidad por el uso de la bicicleta. La cuestión de cómo afecta a la industria ya la han planteado ustedes y también es obvia la afectación sobre la industria de la bici o la repercusión sobre el medio ambiente.

Como ven, nuestro grupo está claramente a favor del cambio de modalidad en el paradigma de la movilidad y no creemos que el casco sea de entrada ni la más importante ni la primera medida a tomar, sobre todo cuando ya tenemos a día de hoy —y usted así lo ponía de manifiesto— el claro ejemplo de sociedades que han tomado medidas que han tomado y ninguna relacionada con el casco. Podríamos hablar de Holanda o de otros países que se han nombrado que han hecho una apuesta clara por priorizar la bicicleta en detrimento del vehículo a motor, con leyes que realmente protegían a los usuarios de la bicicleta, con infraestructuras adecuadas —de eso no habla o habla poco la dirección general— y con una formación y una sensibilización en este sentido. Si la sociedad de estos países obtiene buenos resultados, no sé por qué nosotros no los deberíamos tener y estamos adoptando medidas que poco o nada parece que tengan que ver con esa línea. Desde luego nada claro queda al respecto. Conocemos muchísimas propuestas que ha ido haciendo la mesa nacional de la bicicleta, estudios de la Fundación Mapfre, y se han hecho numerosas propuestas. No sé si ustedes consideran que hay otras propuestas más importantes y más urgentes que deberíamos adoptar en España precisamente para garantizar la seguridad en la bicicleta y para promover este cambio de movilidad que es al que creo que realmente deberíamos estar yendo, ustedes adoptarían alguna de estas medidas y no la que, a día de hoy, parece más importante para el Gobierno. Se me dirá probablemente que el Gobierno ha adoptado otras medidas que aparecen en el reglamento en pro del uso de la bicicleta y tengo que decir que al menos son contradictorias y alguna, y no solamente la del casco, puede ser contraproducente.

Quiero finalizar con mi agradecimiento a la asociación y a las organizaciones que están trabajando por influir en el Gobierno positivamente para intentar cambiar esta idea que tiene. Parece que ya lo hemos bajado a los dieciocho años. Esperemos que podamos conseguir un poquito más y, si puede ser, otras medidas que realmente aboguen por el cambio de mentalidad y de cultura en España en cuanto al transporte.

Finalmente, no estamos en contra del uso del casco sino que no creemos que sea ni el momento ni la forma para introducirlo porque puede producir todo un efecto contrario al objetivo que perseguimos, que es el uso de la bicicleta y de una movilidad bastante más saludable.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora tiene la palabra el último de los grupos proponentes, el Grupo Popular, y en su nombre don Jesús Caicedo.

El señor **CAICEDO BERNABÉ**: En primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, quiero agradecer la exposición del compareciente en representación de la Asociación de Marcas y Bicicletas de España. Señor compareciente, su presencia, la de los expertos, resulta crucial para arrojar luz en este tema que, a priori, debo reconocer que me ha sorprendido por lo complejo y, por qué no decirlo, inesperado del debate. Hoy día nadie puede dudar de la presencia creciente de la bicicleta como una modalidad de transporte sostenible y saludable y así lo ha reconocido el Gobierno en la exposición de motivos que justifica la reforma de la Ley de la Seguridad Vial y, subsecuentemente, del Reglamento general de circulación. De ahí este nuevo título VI de la circulación de las bicicletas que, como es de sobra conocido, se ha incluido con el borrador de la citada reforma del reglamento. Por cierto, una reforma que está perfectamente alineada con la nueva visión de la política de seguridad vial del Gobierno: implantar un modelo de sistema seguro de circulación vial en el país.

En ese sentido, conviene recordar que el citado sistema seguro tiene como epicentro la fragilidad del cuerpo humano, a lo que hacía referencia anteriormente uno de los comparecientes. Por lo tanto, será

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 19

esta fragilidad la que haya que tener muy presente a la hora de legislar con vistas no solo a fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo en nuestras ciudades sino en base al objetivo irrenunciable de garantizar que este uso sea ante todo seguro. En consecuencia, como ya ha apuntado nuestra portavoz anteriormente, la señora Concepción Bravo, el Grupo Parlamentario Popular tiene el máximo interés en que esta ponencia arroje luz sobre un tema que es complejo y parte, como decía hace un instante, de posturas muy encontradas.

Cuando contabilizamos los datos relativos a la bicicleta como modo de transporte en España se evidencia un hecho que ha de tenerse muy en cuenta a la hora de compararnos con aquellos países —por ejemplo, Dinamarca, Holanda, Suecia o Alemania— que pretendemos utilizar en la defensa de nuestros argumentos, ya sea a favor o en contra. Me estoy refiriendo a la realidad incuestionable de que partimos de un nivel de seguridad, así como de unos patrones de uso, distintos a estos países. Por lo tanto habría que poner en cuarentena muchas de las afirmaciones que se han venido escuchando desde los distintos sectores en relación con la defensa del uso obligatorio o voluntario del casco de ciclista también en las ciudades. Ni partimos del mismo nivel de seguridad vial ni de la misma tradición ciclista ni del mismo planteamiento urbanístico en las ciudades. Por ello, señor compareciente, me gustaría que nos aclarase desde su experiencia y conocimiento de este segmento si desde el punto de vista de una estrategia basada en la implantación de un sistema seguro —hablamos de seguridad vial, de circulación vial— el uso del casco por el ciclista se convierte en un elemento imprescindible para conseguir el objetivo fundamental que persigue dicho sistema a largo plazo. Siendo consciente de la situación de partida en España y buscando que el cien por cien de los ciclistas utilice el casco, ya que eso parece ser la estrategia de los países con más experiencia en este terreno y entiendo que debería ser también la de España, le pido que nos dé su opinión acerca de rutas más eficientes y eficaces para lograrlo de una forma persistente.

Todos estamos de acuerdo en que fomentar la intermodalidad de la bicicleta proporciona beneficios tanto individuales como colectivos y convendrán conmigo en que este Gobierno se ha puesto manos a la obra en esa dirección, y de hecho hoy, en esta Comisión, estamos oyendo a todo el mundo y no afirmando ya que se han tomado decisiones que de momento son opiniones que se vierten y que ustedes habrán oído en algún momento dado, pero nunca desde esta Comisión y nunca tampoco por parte de estos comparecientes a los que traemos aquí para escucharles. Si no se habría hecho de otra manera, como en otros momentos han hecho otros grupos políticos.

Todos estamos de acuerdo en fomentar el uso de la bicicleta que proporciona beneficios tanto individuales como colectivos, y convendrán conmigo en lo que les decía anteriormente, que no se han puesto manos a la obra en esta dirección. Sin embargo, el aumento de la actividad ciclística en la zona urbana conlleva también un incremento del riesgo de accidentabilidad para este colectivo, un riesgo que se traduce en una siniestralidad vial que salpica muy especialmente a los menores. Según el último anuario publicado por la Dirección General de Tráfico en 2011, dos de cada diez usuarios de bicicleta fallecido o herido en entorno urbano son menores de edad. Dentro de este colectivo, dos terceras partes de los heridos graves y la mitad de los leves eran menores de 14 años. Por ello, señor compareciente, me gustaría también preguntarle cómo podemos llegar de manera eficaz y persistente a nuestros menores para que sean conscientes del riesgo que entraña el uso de la bicicleta en el entorno urbano habida cuenta de su complejidad y, en consecuencia, ir moldeando su conducta hacia la adquisición de hábitos seguros como, por ejemplo, la utilización del casco, objetivo de esta ponencia.

A mi juicio, si garantizamos la utilización del casco desde temprana edad también por la zona urbana, antepone, por un lado, el cuidado de nuestros pequeños para evitar lesiones derivadas de las primeras caídas y, por otro, potenciamos de alguna manera los buenos hábitos futuros, orientados a la prevención de los accidentes y al respeto a las normas de tráfico. Para los que, como en mi caso, tenemos responsabilidad en la Administración local, la posible presencia de menores en actividades que típicamente no tienen que ver con ellos altera los deberes de diligencia que hemos de observar. En este sentido, dentro del entorno del tráfico, las medidas de seguridad que adoptemos han de tener un mayor calado que las que desplegaríamos para el caso de los adultos. Como alcalde, como representante de la soberanía popular y como padre, tan solo espero que el debate que vamos a ir construyendo a lo largo de esta ponencia sea lo suficientemente enriquecedor como para permitirnos adoptar la mejor decisión para nuestros conciudadanos, tanto a nivel individual, ayudando a proteger su vida cuando utilicen la bicicleta en ciudad, como colectivo, mejorando el medio ambiente y la salud en general de la población española. Por lo tanto, aquí estamos todos para intentar mejorar y esa es la pretensión que tenemos. He oído algunas afirmaciones que se desviaban totalmente de lo que es este debate. Entiendo que la posición del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 20

Gobierno es la de ayudar en todo momento a mejorar la situación, la convivencia y la vida de los ciudadanos, por encima de cualquier afirmación. Por todo ello quiero volver a agradecerle su presencia en esta ponencia así como su respuesta, que a buen seguro contribuirán a arrojar luz sobre este complejo debate.

Para terminar mi intervención, me gustaría citar a modo de reflexión a Rousseau, quien afirmaba que el hombre ha nacido libre aunque está encadenado por todas partes. Señores comparecientes, señorías, cuando nos encontramos en convivencia social se tiene necesidad de hacer normas y leyes que garanticen la estabilidad y el control. Por ello la instauración de la ley trae consigo malestar por parte de algunos miembros de la sociedad, ya que no siempre parece justa. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Agirretxea, tiene la palabra como portavoz del Partido Nacionalista Vasco.

El señor **AGIRRETXEA URRESTI**: Seguiré la línea que he establecido en mi anterior intervención y por tanto no voy a cambiar, es decir, yo he venido a escuchar y no precisamente a dar la opinión, porque si partiéramos de una opinión prejuzgada no tendrían ningún sentido las comparencias, es decir, si ya me muestro a favor o en contra, independientemente de que todo es libre y todo es lícito. Aquí se ha establecido una cuestión sobre la que entiendo perfectamente que ustedes estén muy preocupados. La constatación de su preocupación, incluso más que preocupación, yo diría temor e incluso enfado, es un dato constatable como representantes de la industria que son.

Quiero hacer una reflexión sobre el planteamiento del casco como un artefacto incómodo o el casco como un elemento protector. Seguramente ninguno de los que estamos aquí dudamos de las dos cosas, sabemos que el casco es un elemento protector y sabemos que es un artefacto incómodo. Quizá tendríamos que llegar a un consenso, a un acuerdo para que, sin dejar de ser un elemento protector, deje de ser un elemento incómodo. Cuando digo incómodo me refiero a todos los aspectos, un elemento incómodo para la industria, un elemento incómodo que puede impedir la iniciación en el ciclismo o retraer a la gente en cuanto a usar la bicicleta, etcétera. Hay que reflexionar sobre estas cuestiones, porque a la vista de los planteamientos que se dan aquí por parte de todas las personas que han comparecido, si nos ceñimos al elemento de la incomodidad, evidentemente la consecuencia lógica y la línea argumental son perfectas, y cuando vengan aquí las personas que opinen que hay que utilizar el casco obligatoriamente, si utilizan un argumentario desde un planteamiento puramente de elemento protector, de la misma manera la línea argumental será perfecta. Por tanto, hay que buscar algo que no sea una solución salomónica, porque las soluciones salomónicas al fin y al cabo lo que hacen es partir en dos y no dar una solución verdadera. Era un planteamiento como reflexión. Mi grupo ha dicho antes que quiere escuchar, que quiere ver qué es lo que se plantea y a partir de ahí opinar. No es que no tengamos un planteamiento más bien determinado, pero prefiero que sean ustedes los que hablen y nosotros los que escuchemos. Les pediría que, a ser posible, nos hagan llegar la presentación que han hecho.

El señor **PRESIDENTE**: El último turno corresponde al señor Jané, portavoz del Grupo de Convergència i Unió.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Quiero en primer lugar agradecer a los comparecientes la exposición que han realizado hoy ante la Comisión de Seguridad Vial. Comparto con ustedes su preocupación en el sentido de que una modificación normativa puede afectar al uso, en este caso, de la bicicleta, que forma parte de su *modus vivendi* como empresas del sector. Entendemos esa preocupación y nuestra obligación es escuchar a todos, ver las consecuencias que esta modificación normativa puede tener en todos los ámbitos y actuar finalmente a favor del interés general, que es nuestra misión.

No comparto en absoluto las críticas que ustedes han hecho hoy a la directora general de Tráfico. Voy a defender a la directora general de Tráfico porque para una vez que se hace un procedimiento abierto y flexible, en que se puede no adoptar directamente la decisión y abrirla al Parlamento, ¿por qué la vamos a criticar si no se ha tomado la decisión? Ustedes han hablado como si tal decisión estuviera ya tomada. No es verdad y por eso están aquí, porque no se ha tomado la decisión, porque no está en el BOE tal decisión, no lo está. Entiendo su preocupación y la comparto. De ahí que debamos intentar modificar esa pretensión inicial de la directora, pero no critiquemos un sistema cuando se está abriendo el diálogo de esta Comisión para escuchar a todos y después decidir. No está el reglamento en el BOE, tampoco está el proyecto de ley de seguridad vial, que va a entrar en breve. Cuando entre, al hilo de lo que vayamos decidiendo en esta Comisión, se irá incorporando el articulado del proyecto de ley y después vendrá el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 21

reglamento e intentaremos que ese reglamento sea fruto del consenso. A este portavoz le gustaría muchísimo que ese consenso englobara a todos los grupos posibles de esta Comisión, que esa situación previa tan alejada de lo que era un consenso parlamentario pudiera finalizar con un gran consenso parlamentario después de escucharles a todos. En este sentido les agradezco mucho esas aportaciones y esos datos objetivos que ustedes han expuesto aquí, porque los vamos a tener en cuenta.

Solo quería trasladarles una pregunta en relación con algo que han dicho ustedes y que mi grupo también comparte y que es que, a pesar de que no quieren un uso obligatorio del casco, sí entienden que deba recomendarse su posible utilización, que no sea obligatorio, pero ustedes se han manifestado hoy aquí, al igual que hace *Convergència i Unió*, a favor de que se pueda recomendar el uso del casco. En ese contexto de recomendación, si finalmente la opción legislativa que se acabe acordando fuera la de fijar una edad en la cual el ciclista ya esté absolutamente liberado de obligación alguna y pueda decidir si hace caso o no de esas recomendaciones y, como decía la señora Merkel, creemos que el uso del casco debe ser voluntario, pues que lo sea, pero a partir de una edad. El Gobierno inicialmente ha fijado que sea a los dieciocho. Entendiendo como ustedes que puede ser recomendable el uso del casco, les pregunto si creen que podría derivarse una solución final que fijase en quince o dieciséis años la edad a partir de la cual ese uso sea voluntario y que, en cambio, en cuanto a los menores de esa edad que pudiéramos fijar, dado que aún no deciden por su cuenta, la norma legal pudiera contener que, en caso de que fuera recomendable su uso, repito, teniendo en cuenta que a esa edad nadie decide por ese menor, que a esa edad sí fuera obligatorio. Los que tenemos hijos lo vemos de manera muy directa. Si de mí depende, yo, a un hijo mío que quiera utilizar en una vía urbana una bicicleta, le recomendaré que lleve casco. Me hará caso o no, pero se lo recomendaría a un hijo menor, porque no me perdonaría que ante esa situación tuviera un accidente y yo me quedara con el remordimiento de que quizá con el uso del casco no hubiera tenido esas consecuencias. Debería ser obligatorio su uso a una cierta edad y a partir de la misma — quince o dieciséis años, la edad que fijáramos— que ya fuese absolutamente voluntario. Les traslado esta pregunta y les agradezco una vez más su comparecencia que ha sido muy útil para esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Tienen la palabra en nuevo turno los señores Núñez González e Isasa Seco para poder responder a las cuestiones y valorar en general lo que crean conveniente para finalizar su comparecencia.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AMBE, ASOCIACIÓN DE MARCAS Y BICICLETAS DE ESPAÑA** (Núñez González): En primer lugar debería decir que nos sentimos ciertamente reconfortados al ver el espíritu de esta Comisión. Veníamos bastante asustados por las últimas noticias. En todo caso quiero pedir disculpas al presidente de la Comisión y a sus señorías por este miedo que traíamos. Por tanto, estamos muy agradecidos al observar que esta Cámara es el lugar donde se va a debatir y donde se va a decidir y proponer.

Entrando ya en las preguntas, la de la señora Ortiz se refería a cuáles eran las medidas que habíamos dicho que nos preocupaban, a cuáles aludíamos. Nos referíamos a las otras medidas que estaban en el anexo 2 del anteproyecto y habíamos comentado que probablemente los ponentes de la Asociación de ciclistas profesionales se referirían mucho mejor a ese tipo de medidas, porque la práctica de la bicicleta como uso deportivo en carretera es un tema de carácter más deportivo.

Por otra parte —vamos a intentar contestar a las preguntas directamente—, el portavoz del Grupo Socialista había preguntado lo mismo que el del Grupo de *Convergència i Unió*, cuál sería el límite de edad que estaríamos dispuestos a poner. Es lo que está flotando en el ambiente. Creo que más o menos lo hemos consensuado internamente. Puede estar relacionado con el sentido común. En mi caso particular yo no soy padre, pero todos los que conozco que están en esta industria, todos los ciclistas que son padres obligan al uso del casco a sus hijos cuando salen simplemente por la ciudad a dar un paseo. ¿Hasta qué edad obligarles? ¿Hasta qué edad un padre puede obligar a un hijo a ponerse el casco? Es una pregunta que yo, como no soy padre, probablemente no pueda responder.

El señor **EXPRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE FABRICANTES Y MARCAS DE BICICLETAS, AMBE** (Isasa Seco): Déjame a mí. Mis hijos salen con casco. Mi hijo mayor tiene dieciséis años y ya me cuesta horrores, y sé que cuando sale de casa se quita el casco. Mi hija tiene diez años y, si se quita el casco y yo la veo, le doy un coscorrón. Mi otro hijo tiene trece años. ¿Hasta qué edad? Hay quien dice que a ninguna edad. Nosotros consideramos que a lo mejor los catorce años puede ser una edad prudente para obligar a los niños a que lleven el casco. ¿Por qué? Pues porque son niños. En algún caso puedes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 22

encontrar a un niño con catorce años que sea un virtuoso en la bicicleta, en otros casos no. Hay casos y casos.

Yendo a la reflexión que había hecho el portavoz del Grupo Popular, es un tema de concienciación, de educación a los padres y a los usuarios. Antes Manuel decía que no son partidarios del casco, pero que él se lo pone cuando va por determinados sitios que sabe que tienen peligrosidad. Es su opción. Creo que deberíamos tener la opción de poder decidir cuándo queremos ponernos el casco y cuándo no, pero desde nuestro punto de vista los niños tienen que ir con casco. Lo recomendamos y, si hay que imponer una obligatoriedad, a lo mejor será un mal menor para nosotros y para algunos que pensemos que es buenísima esa medida, pero ¿catorce, trece, quince?

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AMBE, ASOCIACIÓN DE MARCAS Y BICICLETAS DE ESPAÑA** (Núñez González): Continuando con las preguntas que nos han hecho, seguiríamos por el Grupo Socialista. Nos pedían nuestra opinión respecto a si en lo que se había publicado del anteproyecto de ley se daba la prioridad necesaria a la bicicleta. Obviamente estamos aquí para defender que se le dé la prioridad necesaria a la bicicleta. Creo que todos, todos los grupos parlamentarios y en el fondo toda la sociedad estamos de acuerdo en que la bicicleta es algo que nos conviene a todos como individuos y como sociedad y por ello a nuestro juicio se pueden hacer muchas más cosas de las que contiene este anteproyecto de ley para dar esa prioridad.

Nos preguntaban también si conocemos estudios completos del beneficio para la salud, del perjuicio por no llevar casco en caso de accidente... Todo lo que podemos decir es que hay estudios por todos lados. Hemos traído documentación a los señores diputados para que la puedan estudiar. Nuestros estudios de referencia siempre están hechos por la European Cyclist Federation con un gran número de estudios de muchas universidades, estudios clínicos y empresariales. Tenemos documentación suficiente que les dejaremos.

En cuanto a la intervención del portavoz del Grupo Popular, nos preguntaba, si queremos un sistema seguro, si no es imprescindible implementar la obligatoriedad del uso del casco y qué otras vías existen para lograrlo. Ya hemos hablado un poco de ello. Es muy importante la educación al conductor de vehículo a motor, porque ha de respetar obviamente al ciclista, que es la parte más débil. Es obvio, como ya hemos dicho aquí, que cuanto más fomentemos que haya más ciclistas en las calles será un sistema mucho más seguro. Personalmente estoy en colaboración con el servicio de divulgación de la Dirección General de Tráfico y estamos trabajando para hacer campañas y folletos que podamos poner en cada una de las cajas de las bicis y en las tiendas de las bicicletas para que todo el que vaya a comprar una bicicleta, un casco o unas zapatillas pueda leerse el folleto. Estamos intentando ayudar a la DGT. En todo lo que sea educación, tendemos la mano. Somos los principales interesados en ello.

Medidas hay muchas. También se pueden hacer muchas cosas en los ayuntamientos. Hay rejillas que te encuentras cuando vas con la bicicleta por la calle que son difíciles de sortear y si se te mete la rueda, sobre todo hablando de una bici de carretera, es complicado. Se puede mejorar toda la señalización vial. Hay muchas medidas en las que yo creo que entre todos podemos trabajar. Lo bueno que tienen este tipo de sistemas en los que trabajamos todos en común es que se puede aportar un sinfín de ideas. Aquí tienen que aportar muchos los ayuntamientos, tienen que decir mucho sobre el particular. Por supuesto las administraciones de las comunidades autónomas también podrán hacer su aportación, igual que el Parlamento, el Congreso de los Diputados, las asociaciones de ciclistas, los ciclistas profesionales y las asociaciones sectoriales.

Por lo que se refiere a la intervención del portavoz del Partido Nacionalista Vasco, sí, efectivamente, habrá que encontrar un punto intermedio de consenso entre seguridad e incomodidad. Tampoco es tanto una cuestión de incomodidad, se puede ir más allá, pero dejémoslo ahí.

Creo que por la parte del representante de Convergència i Unió está respondida la pregunta que hacía.

Muchas gracias por esta oportunidad y les reitero que estamos a su total disposición para colaborar con lo que ustedes necesiten y venir tantas veces ustedes estimen oportuno.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señores Núñez González e Isasa Seco. Les agradezco muchísimo sus aportaciones. Quiero reiterar que mi intervención iba en el sentido de comentarles quiénes eran los mandatarios del destino de sus palabras, porque nuestra obligación es llegar a todos los ciudadanos, pero los destinatarios son las señoras y los señores diputados que ejercen la función de miembros de esta Comisión. Me parecía que era conveniente a título informativo que ustedes conocieran

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 23

esta circunstancia. Creo que sus aportaciones han sido muy notables. Vamos a hacer llegar a los portavoces de los grupos toda la documentación que ustedes nos dejan y creo que va a ser de gran utilidad para los trabajos de la Comisión.

Vamos a suspender cinco minutos la sesión antes de proceder a la última comparecencia, la de don Francesc Xavier Corominas Mainegre, representante de la Red de Ciudades por la Bicicleta. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR REPRESENTANTE DE LA RED DE CIUDADES POR LA BICICLETA (COROMINAS MAINEGRE), PARA INFORMAR SOBRE LA OBLIGATORIEDAD DEL USO DEL CASO DE BICICLETAS EN LAS CIUDADES. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 219/000420).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a reanudar la sesión con la celebración de la última de las comparecencias, en este caso de don Francesc Xavier Corominas Mainegre, representante de la Red de Ciudades por la Bicicleta, para informar sobre la obligatoriedad del uso del casco de bicicleta en las ciudades. La petición es del Grupo Parlamentario Socialista. Señor Corominas, bienvenido, tiene la palabra por un tiempo aproximado de un cuarto de hora.

El señor **REPRESENTANTE DE LA RED DE CIUDADES POR LA BICICLETA** (Corominas Mainegre): En primer lugar, quiero agradecer la convocatoria a la Red de Ciudades por la Bicicleta y en este caso a mí personalmente. Yo, que en mi juventud fui candidato a venir a esta casa, nunca me imaginé que podría venir y además en mi bicicleta. Así me gusta más. Muchas gracias por la invitación.

Como saben, la Red de Ciudades por la Bicicleta fue fundada en Sevilla en 2009 después de un proceso de comisión gestora, a raíz de la necesidad de que las ciudades con bicicleta pública se coordinaran. Nuestro primer presidente fue el hoy diputado Odón Elorza y en la actualidad el presidente de la Red de Ciudades por la Bicicleta es el alcalde de Murcia, don Miguel Ángel Cámara. En el proceso de constitución y hasta hoy en día, ya que aquí se ha hablado de consenso, en la Red de Ciudades por la Bicicleta impera el consenso. Los acuerdos no se toman nunca por votación sino después de un largo debate, de llegar a los objetivos, que no son otros que la promoción de la bicicleta. Más de cien ciudades de España en estos momentos son miembros, además en un proceso que, a pesar de la crisis, le pasa lo mismo que a la bicicleta, la bicicleta está creciendo y las ciudades miembros de la red también.

Los objetivos son la generación de una dinámica entre las ciudades españolas con el fin de facilitar, hacer más segura y desarrollar la circulación de la bicicleta, especialmente en el medio urbano, y entre otros de sus puntos habla de defender el potencial de la bicicleta como vehículo silencioso, limpio, asequible y sostenible ante la opinión pública y promocionar su uso como herramienta de movilidad alternativa al coche y a la moto en los desplazamientos cortos. Además de hablar del casco y de la posición de la red, intentaré hacer unas propuestas de la política de la bicicleta que venimos haciendo desde la Red de Ciudades en los congresos —hemos hecho hasta ahora cinco— y en algunas otras actividades. La red también trabaja para el desarrollo del barómetro de la bicicleta, que es una de las herramientas más interesantes que se han producido estos últimos años —la lástima es que este año no se ha podido realizar—. Igualmente trabaja en el bicirregistro, que es un sistema de registro de bicicletas para evitar uno de los problemas que se detectaron para el uso de la bicicleta, que es el robo. En el registro de bicicletas en este momento hay veinte ciudades. Hoy mismo he estado en el Ayuntamiento de Madrid, que seguramente pronto lo va a poner en marcha.

En las propuestas de modificación del reglamento general de circulación y del borrador que tenemos del anteproyecto se habla del casco, pero hemos encontrado a faltar algunas cosas que voy a decir, algunas además tienen carácter de ley y por tanto creo que este es el lugar adecuado para decirlo, por ejemplo los colores con los que pintamos las calzadas, que la ley dice que tienen que ser blancos. Algunos municipios nos han pedido que puedan ser otro color, vistas las experiencias que ha habido en bastantes municipios, seguramente ustedes lo han visto, de que las calzadas se pintan de otros colores en función de las alarmas, los peligros o las necesidades que hay. Es una de las cuestiones que también recogimos en su momento en el documento que presentamos a la Dirección General de Tráfico como mejoras o alternativas para el reglamento.

En el reglamento y en el proyecto de ley también se habla de la figura del consejo de tráfico y seguridad vial. Es evidente —lo digo aquí— que la Red de Ciudades por la Bicicleta piensa que debe estar en este consejo. Hay otras cuestiones que estaban en el reglamento que es importante que también las tengamos en cuenta, por ejemplo, el tema de los artefactos en la vía pública. Cada día en la vía pública no solo hay

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 24

bicicletas, sino cantidad de artefactos que se están moviendo. Ayer mismo vi a una señora que corría con un artefacto, con unas bambas, con los pies tipo Pistorius, este atleta que salta, por la acera a doble o triple velocidad que los peatones. Esto tiene que ser competencia municipal. Está claro que el ayuntamiento se va a encontrar con cuestiones que además pueden ser inventos y si no lo puede organizar en función del turismo o en función del grupo de usuarios, se puede encontrar con un grupo de usuarios que patinen a cientos y su regulación tiene que ser competencia municipal.

La circulación por el carril de la derecha es una cuestión fundamental. Se tendría que explicitar concretamente la circulación por el centro del carril y, si es el carril derecho, mejor, porque, con algunas normativas actuales, donde hay carriles bus, la bicicleta tiene que ir al lado del carril bus. Por La Diagonal o por La Castellana, por donde voy con mi bici, no circulo porque me veo más seguro en el carril bus, aunque esté prohibido.

Los remolques. Se habla también en el borrador del reglamento de si se van a autorizar los remolques en la ciudad. Nosotros decimos que los remolques se deben autorizar en todos los lugares. Los turistas, los que hacen cicloturismo entran con el remolque por las fronteras y no saben que está prohibido. Además llevan a los niños. ¿Por qué lo decimos? Porque España es una de las potencias mundiales en turismo. El cicloturismo está en aumento. Entonces tenemos que pensar cómo lo arreglamos para que se pueda utilizar no solo en la ciudad sino en todas las carreteras, que donde pueda ir una bicicleta pueda ir un remolque, porque en estos momentos además se venden en las tiendas, evidentemente homologados. Aprovecho que estamos hablando de turismo para decir, como se habla mucho de dinero y de dónde vamos a buscarlo para hacer cosas por la bicicleta, que en cuanto a la tasa turística de los usuarios de la bicicleta en las vías verdes de las concentraciones multitudinarias de bicicletas, en las marchas, ¿por qué el dinero que dejan estos ciclistas no repercute directamente en la promoción de la bicicleta? Por ejemplo, la tasa que paga la gente que hace el Camino de Santiago ¿por qué no se invierte en la promoción de la bicicleta?

En cuanto al casco, la Red de Ciudades por la Bicicleta presentó una documentación que es la posición oficial y que voy a leerles. Va en la línea de lo que han dicho algunos grupos parlamentarios. Decíamos que consideramos que no hay estudios suficientes para fijar la obligatoriedad del uso del casco en la ciudad con el argumento del contexto de seguridad, que en la redacción de la exposición de motivos se cita para argumentar el uso del casco obligatorio en ciudad, que dice: como elemento de protección coherente con el objetivo de hacer posible que las bicicletas circulen por la calzada en las vías urbanas en un contexto de seguridad. Es necesario que en España se hagan estudios sobre el uso del casco, la accidentabilidad, los tipos de lesiones, y los lugares donde se han producido los accidentes. Y evidentemente consideramos las ciudades europeas donde la bicicleta forma parte de una manera sustancial del reparto modal, y donde el uso del casco no es obligatorio. No hablemos ni de Dinamarca ni de Holanda; hagámoslo de Francia, que está mucho más cerca y donde el uso de la bicicleta está creciendo, habiendo llegado a elaborar un nuevo código que se llama código de la ciudad. Es muy importante también el nombre para los ciudadanos, decir vamos a hacer un código de circulación. Ellos han hecho el código de la ciudad.

También debemos tener en cuenta el desarrollo que tienen en nuestros municipios los sistemas de bicicleta pública, en pleno auge en España, y después hablaré de esto. Solicitamos también que durante la carencia del uso del caso en la ciudad, de lo que antes se hablaba en el reglamento, se realicen los estudios necesarios para conocer los datos que puedan justificar la prioridad del casco y que en la edición del barómetro de la bicicleta 2013, que desgraciadamente no se ha hecho, se pregunte a los usuarios sobre el uso del casco en función del tipo de usuario, zona de uso de la bicicleta, para tomar una decisión al respecto posteriormente. Solicitamos por tanto la no modificación de la redacción actual de la norma, y la posición de la Red de Ciudades es que la reglamentación sea igual que es ahora, no obligatorio en las vías urbanas y obligatorio en las interurbanas.

Quiero hacer algunas reflexiones sobre la seguridad. Yo siempre digo que lo más seguro para el ciclista es la pacificación del tráfico y no es el casco. Es la pacificación del tráfico, las zonas 30, las zonas 20, y también la reducción de la velocidad en las carreteras secundarias. Este es un tema del que se puede hablar otro día, pero vaya por delante que los muertos se han producido en las carreteras secundarias. Lo más seguro para el ciclista sería también la aprobación urgente de este famoso reglamento de circulación, que efectivamente se quedó en un cajón en el otro mandato y ahora va lento. Esta es la sensación que tenemos. Es urgente que esto se apruebe ya, sobre todo porque ahí estaba poco definido lo del casco. Lo más seguro es que las ciudades actúen también para que los medios motorizados no sean amos y señores de la calzada. Esto supone un cambio de chip. Y lo más seguro es que se hagan

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 25

campañas informativas consensuadas para la seguridad de los usuarios de la bicicleta, pero no pensadas solamente para ellos, sino dirigidas también a los conductores de vehículos motorizados. Tengo la sensación, ahora que hace bastante tiempo que no tengo coche propio —lo he tenido hasta ahora y he hecho millones de kilómetros—, de que cuando nos subimos a un coche nos cambia el chip. Somos homos automovilísticos y esto podríamos decir que es una cosa ya genética por los años que tenemos, pero si no lo haces cambia en este sentido.

En cuanto al tema de la edad el proyecto de ley dice que el casco es obligatorio hasta los dieciocho años. Cuidado, porque en las ciudades que tienen bicicleta pública esta puede ser utilizada a partir de los dieciséis, con lo cual ahí tenemos un problema que vamos a pasar a muchas ciudades, en las que habría un tramo de edad en que sería obligatorio el uso del casco, pero no tendrían las condiciones para ello. Y ahora quiero hacer una reflexión. ¿Cuál es la edad de la rebeldía? ¿Cuál es la edad de ir contra la autoridad, evidentemente primero del padre y luego de los que haya por delante? Pues la edad de la que se está hablando aquí, con lo cual no hagamos una ley de la que después nos vayamos a arrepentir. Estoy pensando en los chavales que hacen *free style* con las bicicletas, que saben ir muy bien en bicicleta, lo cual es una garantía también para la seguridad. Ahí deberíamos hacer propuestas.

Para finalizar y a nivel personal quisiera hacer diez propuestas para el desarrollo de la bicicleta en España, que ya avanzamos en la conferencia inaugural de la Universidad Popular de la Bicicleta, que se celebró en Montcada i Reixac el pasado mes de julio y que inciden en un tema pendiente en nuestro país. Como decían antes los compañeros de AMBE, la política de la bicicleta tiene que ser global. Hasta ahora la política de la bicicleta se ha dejado en manos de los municipios y poca cosa más. Hay una regulación de la Dirección General de Tráfico, pero poco más. Pensamos que es un tema muy serio, porque estamos hablando de quince millones de usuarios que se merecen algo. En todo caso después estoy dispuesto a hablarlo.

Primero. Incorporar el aprendizaje de la bicicleta y la conducción en los currículums escolares. Promover por parte de las comunidades educativas y de los ayuntamientos la llegada a la escuela caminando o en bicicleta de manera segura. En Holanda está en el currículum escolar, a los doce años les dan un carné a los chicos en la escuela, un documento de idoneidad para conducir, y a partir de aquel momento conducen por la calle.

Segundo. Subvencionar la compra de bicicletas urbanas que se fabriquen en un alto porcentaje en nuestro país. Este es un problema que tenemos pendiente, como se ha dicho antes. ¿Por qué no un plan Pive para las bicicletas, incluidas las bicicletas eléctricas? Son una grandísima solución para el problema de la congestión y la contaminación en el centro de las ciudades grandes.

Tercero. Reglamentar los procesos de urbanización para exigir que en las edificaciones existan espacios en los bajos de los edificios para guardar con seguridad las bicicletas de los vecinos.

Cuarto. Ciudades 30, accidentes cero. Generalizar las zonas 30 y 20 en las zonas residenciales, poner en marcha calles de contrasentido y construir carriles bici bidireccionales en zonas de alta densidad de tráfico motorizado. El contrasentido es un tema que también iba en el reglamento y que es muy importante que se quede, porque evidentemente es algo que ayuda al tráfico señalizado.

Quinto. La bicicleta al tren. Eliminar todas las barreras para el transporte de bicicletas en los trenes y autobuses. La única norma: el sentido común. Generalización de grandes aparcamientos vigilados en las estaciones de tren y autobús. Francia acaba de aprobar un proyecto estatal para dotar a los municipios de aparcamientos para más de cien bicicletas como mínimo con ayuda estatal.

Invertir un 3% de los gastos en infraestructuras para los vehículos contaminantes y en infraestructuras para la bicicleta en forma de conexiones entre áreas metropolitanas y bicis pistas de acceso rápido al centro de las ciudades. Hasta ahora se decía que la bicicleta es el vehículo más rápido en 7 kilómetros, pero ahora nos están demostrando en los países nórdicos, donde están haciendo las *highways* para bicicletas, que en 20 kilómetros son también más rápidas que los otros vehículos cuando entran directamente al centro de la ciudad.

Ya acabo. El señor o señora bicicleta. Es importante la creación de la figura del coordinador de la bicicleta, en el Gobierno y también en los gobiernos regionales o autonómicos, responsables de la coordinación interministerial. Ha habido momentos en que se han hecho cosas desde el Ministerio de Sanidad, el Ministerio de Medio Ambiente o el Ministerio de Fomento. Es importante que se haga un plan y haya coordinación en este sentido.

Otorgar el rango y visibilidad que se merece la bicicleta en los reglamentos y leyes relacionados con la circulación en las ciudades.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 26

Promover de manera activa el turismo en bicicleta, tanto para ciudadanos nacionales como para los turistas en todas sus facetas: competición, ciclo deporte, cicloturismo, visitas a las ciudades.

Redacción, aprobación y disposición del calendario de inversiones en los planes nacionales y regionales de desarrollo de la bicicleta y su circulación.

Estos serían algunos puntos sobre los que se viene hablando y que se vienen estudiando. Prácticamente ninguno es inventado, sino que son medidas de éxito en otros lugares de Europa. Creemos que este tema es fundamental.

Acabo con un epílogo que leí el otro día en las redes sociales, y que decía: Las ventajas que aporta la bicicleta a la salud —es un tema del que no hemos hablado, pero es fundamental, porque cada día están más reconocidas las grandes ventajas que supone la bicicleta para la salud de los ciudadanos— son tan grandes que no nos podemos permitir perder ni un solo ciclista o usuario de la bicicleta por la obligatoriedad del casco.

El señor **PRESIDENTE**: Se nota que ha sido alcalde.

Vamos a empezar con el turno por parte del Grupo Parlamentario Socialista como proponente. Tiene la palabra el diputado don Odón Elorza.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: En primer lugar, mi grupo quiere agradecer la comparecencia de don Xavier Corominas, y lo hace de todo corazón porque en este caso su aportación ha sido muy valiosa, desde la experiencia personal que él ha vivido muchos años, desde una actitud militante en defensa de la bicicleta en las ciudades, y además desde un talante personal de diálogo permanente con los municipios, con las ciudades, con el resto de instituciones poniendo a disposición de los demás sus conocimientos y sus contactos en redes de toda Europa. De modo que gracias también por crear y seguir impulsando por encima de todo —falta de apoyos incluidos— la Red de Ciudades Españolas por la Bicicleta.

Su intervención nos ha parecido muy completa y realmente nos gustaría hacer hincapié en algunas cuestiones y formularle algunas preguntas. En primer lugar, me gustaría saber qué opinión le merece —porque ha sido actualidad hace dos o tres días— el informe que ha elaborado la OCU, la Organización de Consumidores y Usuarios, sobre la situación de las ciudades españolas en su condición de ciudades amigables o amistosas con la bicicleta. En ese informe quizá los resultados no han sido todo lo satisfactorios que algunos esperábamos, pero prefiero que usted opine al respecto y nos diga si se han cumplido las expectativas o los parámetros de análisis de la OCU, y qué ciudades españolas cumplen y no cumplen con esos parámetros o condiciones para que sean ciudades realmente amistosas y aptas para el uso de las bicicletas por sus calles.

En cuanto al uso del casco en ciudades, en las vías urbanas, quisiéramos preguntarle cuál es su opinión —aunque algo ha planteado ya, algo ha dado a conocer— respecto a cuál debe ser la edad hasta la cual se deba obligar al uso del casco en la normativa española; estamos hablando de quince, dieciséis y dieciocho años. Nuestro portavoz y otra compañera del grupo han hablado antes de ello, y han expresado nuestras dudas respecto a cuál puede ser la edad indicada para que esa obligación sea efectiva en esos casos, porque evidentemente nuestra posición sobre la obligatoriedad del uso del casco por los ciclistas urbanos en las vías ordenadas a tal efecto, en los carriles bici, etcétera, nos parece innecesario, nos parece una barbaridad y que perjudica notablemente la potenciación de la bicicleta. Quisiera también preguntarle si en este momento percibe que en las ciudades españolas se están desarrollando, más allá de la crisis o como consecuencia de la crisis, planes para reforzar las infraestructuras y las medidas que permitan un mayor uso de la bicicleta, porque esa es sin duda la mejor garantía para la seguridad y para eliminar riesgos, un uso masivo de la bicicleta. Los que conocemos Copenhague —yo he tenido la oportunidad de estar este mes de agosto, creo que pocos días antes que usted— o Ámsterdam —estuve el año pasado— sabemos que los ayuntamientos que apuestan por el uso masivo de la bicicleta reúnen las mejores garantías de seguridad de riesgos, y es cuando el ciclista va más seguro y cuando el conductor y el peatón también participan de una cultura de la bicicleta generalizada. Por otra parte, quisiéramos saber si en España se está extendiendo debidamente —usted está en un observatorio adecuado— esa política de implementar, de ir generando calles con limitación a 20 o 30 kilómetros por hora, porque son intervenciones muy razonables, que no tienen prácticamente coste, no son obras de infraestructura, más que de señalización evidentemente, y eso sin duda supone un avance importante para el uso de la bicicleta. Asimismo, aunque ha dicho usted algo, yo le quería preguntar cuál puede ser la razón última por la cual el Consejo de Ministros, en su real decreto de 13 de abril del presente año, no ha incluido entre los vehículos eléctricos que reciben ayudas por su adquisición a la bicicleta eléctrica. La ha dejado fuera; algo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 27

realmente inexplicable. Nos parece un auténtico paso atrás, pensando además en la industria española y en que en algunas ciudades esa bicicleta, ayudada por un pequeño motor, una batería, sería un elemento fundamental, sobre todo a determinadas edades y para personas que tienen algunas limitaciones físicas.

También nos gustaría saber —no lo explica aquí, pero nos lo puede remitir— si la Red de Ciudades tiene unas medidas, unas propuestas concretas para algo que ha apuntado y que nos parece decisivo en una segunda fase, como es la regulación adecuada, como está en Francia, y sobre todo en Alemania que es la que más conozco en este caso, para la incorporación de las bicis en los autobuses urbanos e interurbanos y en los trenes de cercanías. Son cuestiones que se han planteado en este Congreso en años anteriores por diversos grupos —me consta— y que parece que no acaban de arrancar.

Para finalizar, quisiera señalar que ha habido antes una intervención de una diputada socialista defendiendo la no obligatoriedad del casco para personas no específicamente jóvenes. Hemos tenido siempre la sospecha de que desde la Dirección General de Tráfico, desde el Ministerio del Interior, se pretendía o se pretende —vamos a verlo— imponer esa obligatoriedad en la normativa, en la nueva Ley de Seguridad Vial, como así hemos visto y hemos deducido de declaraciones de la directora general y de manifestaciones diversas, por eso hemos venido con esa actitud preventiva para argumentar con datos la no necesidad, la no obligatoriedad del uso del casco, como sucede en la inmensa mayoría de los países de Europa y del mundo, y así lo planteamos con toda cordialidad.

Muchísimas gracias a la Red, muchísimas gracias también —debo decirlo— a ConBici y a todas aquellas entidades, movimientos u ONG que colaboran en muchas ciudades españolas con los que somos usuarios de la bicicleta para que podamos circular en las mejores condiciones.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a empezar ya el turno de los portavoces. Señor Jané, lo han dejado a usted casi solo. Tiene la palabra.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señor Corominas, bienvenido al Congreso de los Diputados. Convergència i Unió quiere poner en valor esta comparecencia y lo que está realizando y ha realizado la Red de Ciudades por la Bicicleta. Ustedes representan al mundo municipal, representan por tanto la experiencia directa de los Gobiernos locales en la ordenación de la movilidad de sus cascos urbanos. Tenemos que reconocer esa experiencia y aprender de ella. Ustedes fueron pioneros también en levantar esa voz de alarma ante lo que podría ser una obligación imperativa del uso del casco en vías urbanas. A partir de posiciones como la de la propia Red de Ciudades por la Bicicleta se ha contribuido a que se replanteen los argumentos iniciales. Es una labor realizada que no ha quedado sin resultado. El resultado es que estamos aquí, en el Congreso de los Diputados, escuchándoles e intentando entre todos consensuar cuál puede ser la mejor de las soluciones.

Decía ahora el señor Elorza que no es partidario de la obligación imperativa. Nosotros tampoco. Sí somos partidarios de buscar esa edad de consenso a partir de la cual sea totalmente voluntaria, aunque siempre deba recomendarse la utilización del casco y de que para los menores de esa edad sí que deba ser obligatoria su utilización. Este es nuestro criterio y deberemos prefijar finalmente cuál es la solución. Como otros grupos, le pediríamos que nos dijera si tiene criterio sobre qué edad sería la más idónea. Antes los fabricantes nos han abierto una horquilla. Decían: trece, catorce o quince. El proyecto del Gobierno lo fija en dieciocho. Nos gustaría conocer su opinión sobre este asunto.

En segundo lugar —y ya para finalizar esta intervención—, desde Convergència i Unió le agradeceríamos que nos trasladara por escrito las sugerencias que hoy nos ha aportado, porque algunas de ellas van más allá de la mera utilización o no del casco, y afectan a aspectos normativos que estamos a tiempo de plasmar en el proyecto de ley, cuyo plazo de enmiendas se abrirá cuando finalmente entre en el registro de esta Cámara. Por tanto todo aquello que pueda contribuir y ayudarnos a mejorar aspectos en el uso de la bicicleta serán bienvenidos, porque estamos en el momento procesal oportuno. Un proyecto de ley que, por la vía de las enmiendas, podremos reforzar ese aspecto que nos comentaba de los carriles y tantos otros aspectos que pueden mejorar el uso de la bicicleta.

Para finalizar, quiero hacer una reflexión que compartimos. El uso de la bicicleta es un uso saludable, que desde un punto de vista sanitario y de calidad de vida debe promocionarse. Esa afirmación que usted ha realizado la compartimos. Todo aquello que ayude a ese uso responsable de la bicicleta, pero promocionándolo, ayudando a que se pueda utilizar desde esa responsabilidad, pero de forma más importante, con más usuarios, estaremos contribuyendo también a mejorar la salud de nuestros ciudadanos, a mejorar su calidad de vida, a mejorar el medio ambiente y a mejorar la forma en que vivimos en las ciudades; cómo esa movilidad tiene que ser compatible para todos los usuarios de la ciudad. No

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 28

olvidemos los peatones. También los peatones deben merecer esa necesaria protección, al igual que el resto de usuarios; y la bicicleta es un usuario que debemos potenciar porque nos ayuda a todos a mejorar este aspecto de vida saludable, de vida que sabe encontrar en el deporte y en las buenas prácticas muchas alternativas de ocio, que a veces son más rentables para el ciudadano y mejores para la convivencia en ciudades y núcleos urbanos. Por tanto entre todos debemos fomentar ese uso responsable.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra doña Concepción Veray.

La señora **VERAY CAMA**: En primer lugar, quiero agradecer al señor Corominas su comparecencia hoy aquí y, cómo no, su intervención. El señor Corominas ha estado presente en las comparecencias que ha habido a lo largo de esta tarde en esta Comisión, y por lo tanto ha podido escuchar igual que yo que en algún momento se ha apuntado, por parte de algún portavoz de otras formaciones políticas, que el uso del casco —que es de lo que hemos hablado más esta tarde, aunque hemos hablado de otras muchas cosas a las que luego me referiré— el Gobierno lo hacía por temas ideológicos. Yo creo que precisamente el que esté el señor Corominas aquí sentado en representación de la Red de Ciudades por la Bicicleta demuestra que este no es un tema ideológico. Todo lo contrario, porque en la Red hay ayuntamientos de todos los colores posibles, y por lo tanto representa a todo el mundo; no representa ni al Partido Popular ni al Partido Socialista ni a Convergència i Unió, sino que representa a todos. Por lo tanto quiero dejar muy claro que cuando se dice que esto puede ser por temas ideológicos simplemente creo que se utiliza porque no se tienen otros argumentos.

Podría repetir todo lo que se ha dicho por parte de mis compañeros, el señor Caicedo y la señora Bravo, nuestra portavoz en las otras dos comparecencias, pero no voy a insistir en lo que ellos ya han dicho. Pero sí quiero insistir en que si precisamente esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible está haciendo esta ronda de comparecencias, que empiezan hoy pero que se van a seguir en las próximas semanas, es porque la propia directora general dijo en su comparecencia ante todos nosotros en el Congreso, antes de las vacaciones de verano, que ella estaba dispuesta a que se abriera en esta Comisión este grupo de trabajo y que hubiera comparecencias para poder escuchar a todos los sectores implicados, en relación al anteproyecto de reforma de Ley de Tráfico y Seguridad Vial y del reglamento que después se tendrá que hacer de esta reforma.

Desde el Grupo Popular somos conscientes que los cambios dan, no voy a decir miedo, pero sí respeto. Por tanto cuando hay un cambio tan grande como el de que hasta ahora no se obligaba a ningún colectivo en zonas urbanas a utilizar casco, y ahora puede ser que se les obligue a utilizarlo, en este caso a los menores, puede poner a algunos colectivos en alerta para ver cómo se va a desarrollar y finalmente cómo va a quedar. A nosotros nos gustaría que nadie cerrara la puerta de buen principio y se negara a ver que obligar a los menores a llevar casco puede tener cosas que no acaban de gustar o que no se ven claras, pero que también hay otras cosas como es la seguridad personal de las personas que utilizan el casco que se tienen que poner por encima de otras cosas.

Se habla mucho de seguridad vial, y además esta Comisión lleva este nombre: seguridad vial y movilidad sostenible, y se habla de seguridad en términos generales. Para mejorar la seguridad vial en general se pueden hacer muchas cosas. Se puede pacificar el tráfico, se pueden hacer campañas de sensibilización, se puede —como apuntaba el señor Corominas— introducir en las escuelas el aprendizaje para que los niños ya crezcan viendo la bicicleta como un medio sostenible de transporte, y a la vez que el día que conduzcan vehículos a motor hayan aprendido que tienen que ser respetuosos con los ciclistas; esto es hablar de seguridad vial y lo otro es hablar de la utilización del casco en término de seguridad personal, de protección personal. ¿Por qué? Pues para evitar que las lesiones que uno pueda sufrir en un accidente en bicicleta sean menores de las que podría sufrir si no utilizara el casco. En este sentido es en el que tenemos que insistir: que no es una medida para ir contra nadie, ni es una obstinación ni una obsesión de la directora general, como también se ha apuntado en algún momento por algún portavoz, sino que incluso hay colectivos de médicos, de pediatras o la propia Organización Mundial de la Salud que hablan de que el hecho de que sea obligatorio llevar casco en los menores es una medida buena y recomendable para evitar que los daños que pueda sufrir un ciclista menor en un accidente sean más graves de lo podrían ser si llevaran casco.

Sé que también se habla mucho de que los grandes accidentes, o los accidentes mayoritarios, y sobre todo donde hay muertes, se producen en las zonas interurbanas, y por tanto ya hay obligación de llevar casco. Sin embargo algunos datos no se pueden perder de vista, como por ejemplo que siete de cada diez accidentes se ocasionan en zonas urbanas, aunque estos no lleven un resultado de muerte, sino que son

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 29

pequeños accidentes, pero que existen. Estamos hablando de que un golpe en la cabeza mal dado puede hacer mucho más daño que un accidente aparatoso en una zona interurbana, y que el golpe en la cabeza sea menor, es decir, que los accidentes en zona urbana son tan peligrosos como los de zona interurbana. También existe algún estudio que ha salido recientemente en el que se dice que el 80% de los niños que llegan a los hospitales de urgencia lo hacen por accidente de bicicleta, que no utilizaban el casco, y que de este 80% un 22% de los casos acaban con traumatismo cerebral. En este sentido estos datos refuerzan que el que se pida que los menores utilicen el casco está más que justificado.

Aparte de eso no querría acabar mi intervención —y ya voy acabando presidente— sin decir dos cosas más. La primera es al señor Corominas. Nosotros recogemos todo lo que él ha planteado, sobre todas estas propuestas que se hacían desde la Red de Ciudades. Nosotros las recogemos y las trasladaremos a la directora general de Tráfico para que las tenga en cuenta. Usted ha dicho que ya se le habían hecho llegar, pero nosotros también insistiremos, porque algunas de ellas estoy convencida que las podemos compartir, otras seguramente se tienen que matizar, y otras probablemente en momentos de no crisis económica se podrían abordar de manera rápida, aunque en estos momentos actuales tendremos que mirar cómo se pueden hacer.

Quiero decir una última cosa antes de terminar. Hablamos mucho de mejorar las infraestructuras para los ciclistas, hablamos mucho de pacificar el tráfico en las ciudades, y hablamos de muchas cosas que nos guste o no nos guste son los propios ayuntamientos quienes lo tienen que regular. Si un ayuntamiento invierte o no invierte en carril bici en su ciudad no depende ni del Gobierno de España ni del Gobierno de la comunidad autónoma, sino del propio ayuntamiento. Yo solo quiero poner un ejemplo muy rápido. El ayuntamiento de mi ciudad, Girona, hasta hace pocos meses no solo no tenía plan de movilidad de la ciudad, sino que ni siquiera se planteaba hacer uno nuevo. Hace unos meses se ha reactivado la mesa de movilidad y finalmente vamos a conseguir hacer un plan de movilidad. Pongo este ejemplo porque podemos hablar de muchas cosas, pero si al final el ayuntamiento no tiene un plan de movilidad dentro de su ciudad, es muy difícil que se pueda fomentar el uso de la bicicleta en las condiciones que estamos pidiendo aquí.

Ahora sí acabo, presidente, con una frase. La seguridad de los ciclistas depende de todos, también de ellos mismos. Creo que esto lo tenemos que tener en cuenta.

El señor **PRESIDENTE**: Voy a pedir permiso a los señores portavoces para algo que me parece que tiene su lógica. Don Manuel Martín me ha pedido una brevísima intervención porque no ha respondido a una cuestión y, como vamos bien de tiempo, antes de dar la palabra al señor Corominas, se lo voy a conceder. Por tanto, desde su propio escaño, aunque no es un escaño (**Risas**), pero es usted tan asiduo aquí que casi lo tiene, le pido que lo haga con brevedad.

El señor **DIRECTOR TÉCNICO DE CONBICI** (Martín Fernández): Gracias. Nos hemos atrevido a pedir este inciso porque es una pregunta recurrente que nos han hecho a todos y que no hemos respondido, quizá porque son tantas las cuestiones que a veces no se llega a todo.

El señor Corcuera, del Grupo Parlamentario Socialista, nos hizo la pregunta de a qué edad, si tuviéramos que hablar de alguna edad. Respondimos que para nosotros no es necesario, por los motivos que hemos explicado y las estadísticas que hemos exhibido. Creemos que son válidas las de la propia DGT y esa es la percepción que tenemos, pero si tuviéramos que proponer una edad porque no hubiera más remedio, para nosotros podría ser hasta doce años y solamente cuando vayan por calzadas. Es decir, cuando bajen a la plaza con su bicicleta a jugar no tiene por qué ser obligatorio que un niño lleve un casco necesariamente, o cuando vayan al parque, etcétera. Esto tiene un motivo, que es la edad de maduración a los trece o catorce años, que es cuando ya se fijan en otros iconos, como decíamos en la presentación y enseñábamos unas diapositivas creo que bastante gráficas. Esa es una edad en la que ellos pueden aspirar a que sin casco parece que soy mayor, parece que tengo la aspiración de seguir montando en bici con una meta. Pero con catorce o quince años, la siguiente aspiración es tener una moto, porque además nos van a pedir un casco igual que en la bicicleta, por tanto, estamos estimulando más la moto si nos acercamos a los quince años que si ponemos esa pequeña zanahoria, valga la expresión, con doce años para que cuando tengan trece puedan dejar de llevar el casco.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Manuel Martín, que ha intervenido en virtud de ser el primer compareciente y habiendo quedado sin respuesta una de las preguntas del señor Corcuera.

Ahora, para cerrar la sesión, tiene la palabra el señor Corominas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 30

El señor **REPRESENTANTE DE LA RED DE CIUDADES POR LA BICICLETA** (Corominas Mainegre): A mi presidente Odón le diría, contestando dos preguntas en las que hemos hablado de las ciudades y del informe OCU, que ahora hay una cosa nueva en los municipios y es que antes había miedo a tocar el coche, se pensaba mucho la ciudad en función de que el coche aún tenía unos derechos diríamos eternos, sin embargo, ahora en los municipios veo una voluntad que antes no existía de cambio. En menor o en mayor medida ya se oyen frases como que un coche aparcado toda la semana en una calle a la ciudad no le hace ningún favor, sino al revés. Yo no diré ciudades ni comentaré la lista de OCU porque es un tema muy claro. Una vez me preguntaron cuáles eran las ciudades mejores de España y yo, que empezaba en esto, di tres, y la cuarta me llamo, la que no dije me llamó. Cuando me hacen esta pregunta yo digo que Burdeos está bien, que Estrasburgo también, que Ferrara es interesante, y la gente que ha viajado lo ve. Pienso que en esto hemos avanzado y se nota en el tema de las calles 30; hay muchas más calles 30 y ya no hay miedo a hacer calles 30. Todos conocemos el tema de la peatonalización. Yo siempre pongo un ejemplo de cuando empezó la peatonalización. Cuando hicieron una calle peatonal en Orense —la más importante en estos momentos— hubo una manifestación y la gente iba con palas para quitar el cemento, y ahora esa es la calle más importante de la ciudad, donde están los mejores negocios y los pisos son más caros, y hay gente que no se cree que por allí pasaron alguna vez coches. Después de la Segunda Guerra Mundial casi pensábamos que podíamos ir a comer y a dormir con el coche dentro de la casa. Hay un cambio y lo estoy viendo en que, en periodo de crisis, cada vez hay más ciudades socias.

Sobre el tema de la edad, me voy a mojar. Primero, diría que los dieciocho es una edad incoherente si tenemos en cuenta, por ejemplo, el reglamento de la bicicleta pública de las grandes ciudades españolas, pero yo me pregunto si queremos que llegue la autoridad del Estado donde llega la autoridad paterna. La autoridad paterna en estos momentos, por desgracia, llega a los doce o trece años —más me parece que empieza una revuelta— Si obligamos, por decirlo así, a que los niños de menos de doce o trece años vayan siempre con casco, primero tenemos que decirles a los padres que sean coherentes porque también hemos visto la imagen de niños con casco y padres sin casco. Eso es lo peor que puede pasar desde el punto de vista educativo me parece a mí; por qué el papá no va con casco y el niño sí. Esto podría tener un efecto educativo a medio y largo plazo. Si ponemos esa edad es muy posible que con el tiempo esta recomendación sea cada vez más general.

Sobre el tema de la bicicleta en general y de los vehículos eléctricos, creo que es la gran solución para las ciudades, para las ciudades en cuesta, para el verano o para si llueve; no hay excusas de ninguna clase para no ir en bicicleta. Tienen que probar una bicicleta eléctrica porque, si no la han hecho nunca, se quedarán alucinados por el rendimiento que dan: 25 kilómetros por hora en plano y se puede subir una cuesta con americana y corbata sin ningún problema. ¿Por qué no pensamos en la creación de un clúster español? Se han dado cantidad de ayudas —muchas para vehículos de importación que no se fabrican aquí— y con eso podríamos ayudar al desarrollo de la bicicleta eléctrica aportando unos fondos. Este es un tema del Ministerio de Industria, ya sé que no es de esta Comisión, pero es una cuestión de la que venimos hablando; también hemos hablado alguna vez con el IDAE, que es quien hace el Plan Pive y antes daba subvenciones para la bicicleta pública; por ahí sería.

Respecto a Renfe, ese sí podría ser un tema de esta Comisión porque, en estos momentos en que estamos creciendo en el uso de la bicicleta y en que cada vez hay más gente que va con bicicleta en los trenes, Renfe ha puesto un coste al billete; la bicicleta tiene que pagar tres euros, aunque enseguida dijeron que para más de 100 kilómetros. Es un tema a replantear, e igualmente hay que replantear los grandes aparcamientos en las estaciones para favorecer la intermodalidad. Hay compañías de trenes y de buses en las que no se paga. En los buses depende de la compañía, en algunas sí y en otras no, y en otras hay que desmontar la bici, cuando normalmente las bodegas de los buses van vacías. Esto no lo digo solamente para el transporte diario, lo digo para el turismo. Yo viajo bastante en bicicleta aunque no suelo viajar con ella, aparte de coger el AVE porque tengo una plegable y la puedo subir, pero a veces hay algún factor que me dice que tengo que poner una funda; yo le digo que no molesta, pero, bueno, de acuerdo, llevo la funda. Pero hay gente que hace turismo por toda España y va con bicicleta y no sé si lo saben pero está demostrado que los turistas en bicicleta gastan más en el territorio que los turistas de turoperador. Esta es otra cosa que nos podemos plantear.

Se ha hablado aquí del tema del peatón y la bicicleta. Yo siempre digo que hemos de lograr que el ciclista sea el peatón eficiente, que se convierta en peatón en un momento. ¿Por qué? Porque cuando tiene que realizar una gestión tiene que bajar de la bicicleta e ir andando con la bicicleta en la mano. Esto se ve mucho en los países nórdicos, aquí aún no, aquí aún se ve gente que intenta ir por la acera o

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 398

18 de septiembre de 2013

Pág. 31

también se ven locos, que también los hay, evidentemente incívicos, que van por la acera como si fuera una calzada. Esto hay que superarlo.

En cuanto a lo que decía don Jordi y doña Concepció, faltan estudios. Es una lástima que no se haya hecho el barómetro de la bicicleta, que era una encuesta nacional muy potente y este año no se ha hecho porque ha faltado una ayuda —no voy a decir de quién~_. Es una herramienta muy importante porque teníamos una serie e íbamos viendo cómo no se movía el tipo de usuario —mujer, hombre—; era una encuesta de casi 25 minutos, científica, y desde aquí pediría que se pudiera hacer el año que viene para que no perdamos la serie definitivamente.

Nada más. Me pongo a disposición de la Comisión y les remitiré lo que me han pedido de los diez puntos. Gracias por su presencia y encantado de estar aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Corominas, por sus aportaciones.

Dos informaciones. En primer lugar, la semana que viene también tenemos comparencias y la sesión comenzará a las 4 de la tarde. Quiero recordar que ha habido una petición de que empezáramos puntualmente a esa hora y así lo haremos. En segundo lugar, quiero recordar a todos los señores diputados nuestra visita al centro de Alcañiz de investigación de Tráfico para que vayan haciendo sus componendas y poder saber quienes quieren viajar a Alcañiz.

Se levanta la sesión.

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