



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2015

X LEGISLATURA

Núm. 766

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 26

celebrada el miércoles 11 de marzo de 2015

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias:

- Del señor fiscal de sala coordinador de seguridad vial (Vargas Cabrera), para informar sobre la evolución de los delitos de seguridad vial, situación de las víctimas en el proceso y propuestas para luchar contra estos delitos. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/002146) 2
- De la señora representante de la Plataforma Motera para la Seguridad Vial (Alonso de Arriba), para que explique las propuestas de dicha plataforma. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 219/000708) 23
- Del señor director general de Cerveceros de España (Olalla Marañón), para informar sobre la campaña «La carretera te pide SIN» en materia de concienciación y educación vial. A petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 219/000058) 34
- Del señor director ejecutivo de la Federación Española de Bebidas Espirituosas, FEBE (Torremocha García de la Rasilla), para que explique la colaboración público-privada en la mejora de la seguridad vial. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 219/000756) 36

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 2

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

COMPARECENCIAS:

- **DEL SEÑOR FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL (VARGAS CABRERA), PARA INFORMAR SOBRE LA EVOLUCIÓN DE LOS DELITOS DE SEGURIDAD VIAL, SITUACIÓN DE LAS VÍCTIMAS EN EL PROCESO Y PROPUESTAS PARA LUCHAR CONTRA ESTOS DELITOS. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 212/002146).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar inicio a la sesión de la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, que vamos a dedicar a la celebración de comparecencias. Quisiera dar la bienvenida, en primer lugar, al fiscal de Sala coordinador de Seguridad Vial, que hoy comparece después de bastantes años de ejercicio de su función y de haber tenido con la Comisión, en etapas anteriores, bajo presidencias anteriores y también bajo esta, múltiples contactos, pero no de forma que hubiera podido sustanciar una comparecencia ante la Comisión, como era el deseo mutuo. Debemos felicitarlos por que esto haya sido posible. La presencia del señor fiscal, junto con sus fiscales adjuntos, a quienes damos también la bienvenida a esta Comisión, es un acontecimiento muy importante. El hecho de que el Poder Legislativo y el Poder Judicial podamos colaborar más íntimamente y de forma oficial y muy reglada, al menos desde el punto de vista de la fiscalía, en los temas de seguridad vial me parece que es un avance ciertamente relevante. Juntamente con el Poder Ejecutivo, con el Gobierno, son los tres poderes dedicados a un objetivo común, como es garantizar la plena seguridad vial. Creo que puedo hablar en nombre de todos los compañeros y compañeras, diputadas y diputados de la Comisión para decir que hoy no es una sesión cualquiera, sino una sesión especialmente relevante, que nos parece que puede ser realmente importante y por tanto, repito, quiero felicitar a todos por haberlo hecho posible, lógicamente a la propia Fiscalía de Seguridad Vial, pero también a la Fiscalía General del Estado, que ha facilitado absolutamente en esta etapa esta posibilidad.

Esta sesión va a tener tres partes, la primera con la comparecencia del fiscal; a continuación, cuando la misma acabe, previsiblemente a partir de las 17:30, se va a celebrar otra de representantes de la Plataforma Motera para la Seguridad Vial, que van a sustanciar su comparecencia, y a partir de las 18:15 o con algún previsible retraso, vamos a sustanciar las comparecencias del director general de Cerveceros de España para informar sobre la campaña La carretera te pide SIN y del director ejecutivo de la Federación Española de Bebidas Espirituosas para que explique la colaboración público-privada en la mejora de la seguridad vial. Creo que estas dos podemos celebrarlas conjuntamente, pues pienso que forman parte de un mismo esquema. Esto es lo que va a configurar esta sesión.

Como siempre, en primer lugar, va a hacer uso de la palabra el señor fiscal. A continuación será el turno de los grupos, de menor a mayor, como siempre hacemos. El Grupo Socialista, que ha solicitado la comparecencia, si quiere intervenir en primer lugar, tiene esa facultad. **(El señor Corcuera Plaza: Sí)**. Entonces intervendrá el Grupo Socialista y a continuación lo harán los portavoces del resto de los grupos, por un tiempo que, vista la importancia de esta comparecencia, fijaría en siete minutos, con una extensión previsible que yo rogaría no superara los diez, porque conviene dar agilidad a esta sesión. Tras la intervención de los portavoces, el señor fiscal va a tener otro turno para poder responder a las cuestiones que se le hayan planteado. Sea usted muy bienvenido. Repito la satisfacción por su presencia aquí y tiene usted la palabra. Me va a disculpar porque voy a estar ausente durante unos minutos por temas del pluriempleo de las señoras y señores diputados, pero estaré aquí dentro de poco. Tiene usted la palabra. **(El señor vicepresidente, Martín González, ocupa la Presidencia)**.

El señor **FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL** (Vargas Cabrera): Muchas gracias, señor presidente. Mi saludo a sus señorías, señoras y señores diputados de la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. Para mí es un honor como fiscal la comparecencia por vez primera en el Congreso de los Diputados. Los fiscales, según el artículo 124 de la Constitución, promueven la aplicación de las leyes y para mí es un momento muy especial en mi carrera profesional comparecer ante el Congreso, que es de quien emanan las leyes y quien encarna la soberanía popular. Precisamente los fiscales nos encargamos de velar por el cumplimiento de esas leyes, expresión de la voluntad democrática. Por tanto, quiero expresar mi satisfacción y mi agradecimiento por haber sido invitado por vez primera a comparecer.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 3

En segundo lugar, quiero manifestar que con esta Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible —antes sobre Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico, si mal no recuerdo—, como expongo en las memorias de la Fiscalía General del Estado, he tenido una relación institucional fluida desde hace ocho años, traducida en asistencias a jornadas aquí en el Congreso, en compartir foros y jornadas, o en venir aquí en los últimos años —en dos lo he suspendido— después de la comparecencia del fiscal general del Estado a entregarle al presidente de la Comisión la memoria en el apartado de seguridad vial. Esa relación, como digo, ha sido muy importante para mis tareas de fiscal de Seguridad Vial y después para seguir las comparecencias, las iniciativas, las proposiciones y las sugerencias. Vaya mi saludo a los presidentes anteriores, don Jordi Jané y don Emilio Olabarría, y a todos los integrantes que he conocido durante estos ocho años en los que hemos compartido proyectos, planes y conciencias. Esta Comisión ha sido un foro de conciencia vial y un foro de sugerencias, de reflexiones, de aportación, una tarea que es del país, de las instituciones, que es la tarea de la seguridad vial. Comparezco efectivamente con mis compañeros fiscales adscritos, doña Rosa María Pérez Martínez y don Mario Sanz, que me acompañan a diario con muchísima eficacia, para mí son indispensables en mis tareas de coordinación. Somos tres para todo el ministerio fiscal en nuestro país. Expreso mi reconocimiento a su presencia aquí.

Con mi saludo a ustedes, me ciño al orden de la comparecencia. Creo que había una indicación en torno a tres cuartos de hora, si no me corrige el señor vicepresidente (**El señor vicepresidente, Martín González: Sí**), o me atengo a la que haya, en todo caso, para tratar de resumir y compendiar los temas que aquí pueda abordar. Quiero añadir, como ha dicho el señor presidente, mi disposición desde ahora —siempre lo ha sido, lo es todavía con mayor compromiso— a colaborar con esta Comisión en el resto de legislatura y en la próxima. Mi mandato termina en noviembre del próximo año, puede ser o no prorrogado, pero en todo caso durante el mismo tienen mi disposición de colaboración en todo lo que pueda aportar e informar a esta Comisión, sugerencias, proposiciones, proyectos, ideas o reflexiones.

Empezaré mi comparecencia, aunque no esté en ella textualmente indicado, con una sumaria explicación acerca de mis funciones, las funciones de fiscal de Sala coordinador de Seguridad Vial, puesto que es la primera comparecencia y es una manera de rendir cuentas y de explicar cuáles son nuestras funciones. Les diré que como fiscal coordinador de Seguridad Vial pertenezco al ámbito de las especialidades en el ministerio fiscal. Brevemente les expondré cuáles son las funciones, porque mi actuación se enmarca coordinadamente con la de los demás especialistas en esta significación nueva que ha asumido el ministerio fiscal.

Esta dimensión de las especialidades surge del artículo 1 de la Constitución —Estado social y democrático de derecho—, de una instrucción, la 11/2005, del fiscal general del Estado, excelentísimo señor don Cándido Conde-Pumpido, y de una reforma del Estatuto orgánico del ministerio fiscal del año 2007, que consagró el principio de especialización en el ministerio fiscal. ¿Cuál es su objeto, por qué esta forma de trabajar, por qué la aparición de estas figuras estatutarias entre las cuales me encuentro? Para mí es una satisfacción y un honor encontrarme entre ellas. ¿Cuál es el objeto de la especialidad? Pues el objeto es la defensa de los intereses sociales a los que se refiere el artículo 124 de la Constitución. Nos encomienda como fiscales la satisfacción ante los tribunales de los intereses sociales —distingue públicos y sociales—. ¿Cuáles son esos intereses sociales? Son valores constitucionales, son bienes jurídicos emergentes, son nuevas concepciones culturales, tienen una dimensión internacional y son intereses necesitados de protección.

Aquellos que son portadores de estos intereses son colectivos vulnerables, especialmente necesitados de la actuación del ministerio fiscal, tienen especial y singularmente difícil el acceso al derecho y a la justicia. La excelentísima señora fiscal general del Estado, compañera de tantos años, ahora jefe, ostentando la jefatura del ministerio fiscal, utilizaba en su comparecencia una expresión que comparto y que ella glosó: Somos una magistratura de amparo, históricamente, de amparar al que se encuentra en una situación de indefensión, de dificultad ante la justicia. La reforma del estatuto y el que yo esté aquí precisamente hablándoles a ustedes como fiscal de Sala especialista —y también los fiscales de Sala delegados— corresponden a esa idea, a esa razón de ser de la especialidad. Todos trabajamos en esta nueva dirección del ministerio fiscal. Es una forma de estar, de ser, dentro de la pluriforme actuación del ministerio fiscal; todo coordinado. El ministerio fiscal es único bajo la jefatura de la fiscal general del Estado.

Conocerán ustedes las especialidades; algunos compañeros habrán pasado por el Congreso, a buen seguro. ¿Cuáles son esos colectivos e intereses que se defienden en las especialidades? Pues los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 4

derechos de los extranjeros; colectivos e intereses de los menores —mi compañera fiscal jefa, antes de Menores y ahora fiscal general del Estado, Consuelo Madrigal, era fiscal especialista de Menores, viene de ese mundo, de ese ámbito, de la defensa de los menores, menores desamparados, indefensos—; de los discapacitados, de los trabajadores. Tras la Fiscalía especial de Siniestralidad Laboral está la defensa de los derechos de los trabajadores, igual que tras la de los compañeros fiscales de Sala de lo Social. Los derechos de los internos en establecimientos penitenciarios son defendidos por la Fiscalía de Sala delegada de Asuntos Penitenciarios. Dentro de las especialidades está también la protección de colectivos y de intereses difusos, en los cuales se aprecia también una situación de indefensión de la propia sociedad, como es la relativa al medio ambiente. Son intereses de toda la sociedad, difusos —es la expresión jurídico-administrativa—, que necesitan del refuerzo, del apoyo y del compromiso del ministerio fiscal, al igual que lo necesitan las víctimas de delitos, sobre todo ante graves formas de delincuencia, que se encuentran en una situación dificultosa, en una situación de indefensión. Ahí aparece la especialidad, ese es el objeto de las especialidades. Yo me honro en dirigir, en coordinar una de ellas, que es la de Seguridad Vial. Existe también una división internacional, como les decía antes, que está a cargo de mi compañera la fiscal de Sala de Cooperación Internacional.

En este modo de ser y trabajar contamos con pocos medios. Ya lo dijo la fiscal general del Estado aquí, habló de estos datos y utilizó además una expresión que me gustó, porque enlaza con mis orígenes en el ministerio fiscal, señor vicepresidente. Recuerdo que en esa comparecencia se refería al porcentaje tan bajo de fiscales por 100.000 habitantes que tenemos en nuestro país y decía al final que actuamos de corazón, con los medios que tenemos. Esto es así, aquí en la especialidad y en todo el ministerio fiscal, actuamos de corazón, es por convicción de nuestra función, con los medios que tenemos, con esos. Nunca he esgrimido el discurso de la falta de medios, no, no; intereses tan vulnerables nos llaman y, con los medios que hay, sin perjuicio de que se reclamen por quien corresponde, que es la fiscal general del Estado, actuamos y trabajamos.

La seguridad vial es la especialidad que me honro en coordinar con mis compañeros Mario y Rosa María. ¿Cuáles son esos intereses vulnerables? Primero las víctimas de accidentes de tráfico —hablaremos después de ellas—. Es una específica vulnerabilidad, la de las víctimas. Hablaremos de que han sido olvidadas —en gran parte lo son—, están en un segundo lugar, están ahí y haré algún comentario posterior sobre su posición procesal y su posición social. Defendemos a quien está indefenso, a quien tiene más difícil el acceso al derecho y a la justicia. Defendemos intereses sociales. ¿Cuáles son? Los de toda la sociedad: que haya un tráfico seguro, que podamos circular con seguridad, que nosotros, nuestros hijos, las familias, todos los ciudadanos de este país podamos circular con seguridad por las vías públicas. Son intereses sociales vulnerables, indefensos frente a comportamientos, conductas, actuaciones, etcétera. Ese es mi cometido como ven, ese es el objeto de mi actuación. Es un honor para mí defender precisamente lo que está tan marcado en la tradición histórica del ministerio fiscal, el amparo a aquel que lo necesita.

Les he hablado del objeto de la especialidad y les hablaré del objeto y de la forma de trabajar, de los modos de trabajar, que se traducen en el principio de especialización jurídica y científica, y brevemente trataré de expresárselo. ¿Cuál es en primer lugar nuestra misión, nuestra función? La unificación de criterios, de interpretación de las leyes —en nuestro caso penales— en el ámbito del ministerio fiscal y promover esa unificación de criterios ante la judicatura, que se actúe internamente con unos criterios coordinados en la fiscalía en primer término y, después, que los promovamos antes los tribunales para que estos a su vez actúen con unos mismos criterios, salvando siempre el caso concreto, salvando las garantías de los procesos, pero que actúen con unos mismos criterios. ¿Qué está en juego ahí? Un valor que está en la Constitución, el valor de la seguridad jurídica, que los ciudadanos sepan que en Toledo es delito lo que lo es en Cuenca —por poner un ejemplo grueso— y lo que lo es en Madrid. Esa seguridad jurídica, ese valor —vuelvo a insistir, está en la Constitución—, la certeza del ordenamiento, un ordenamiento que es cierto en ese sentido en cuanto que los tribunales dan una respuesta unificada, salvando siempre, insisto, los casos concretos, y la previsibilidad de las respuestas de los tribunales, que sean previsibles porque asuman unos criterios, ese es el objetivo primero de la especialización jurídica del ministerio fiscal, de los fiscales especialistas. Yo soy coordinador de esos criterios, que impulsamos hacia la judicatura.

En segundo lugar, en cuanto a la especialización científica, los fiscales especialistas tenemos la obligación de hacer una inmersión —permítanme la expresión— en todos aquellos conocimientos multidisciplinares sobre la materia encomendada y en las estrategias, que son generalmente y en esencia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 5

la educativa, la preventiva y la sancionatoria en todas las especialidades. ¿Cuál es nuestra obligación? Difundir esos conocimientos científicos en el ámbito interno del ministerio fiscal y ante los jueces. Ese es el principio de nuestra especialización, ser promotores de justicia, como dice el artículo 124, en este caso promotores de difusión de conocimientos científicos, en esos ámbitos, y proyectarlos en el proceso penal. Las normas jurídicas tienen reglas, principios, la técnica jurídica es necesaria, pero necesitan también las aportaciones científicas, que sean el sustrato sobre el cual se apliquen. En torno a todo eso los especialistas iniciamos proyectos científico-jurídicos bajo ese principio doble, insisto, especialización jurídica y científica. De ahí vengo yo, de las especialidades, de este paso, de este cambio del ministerio fiscal, ya irreversible, de la especialización en las áreas que les acabo de narrar.

Seguridad vial. Defiendo mis funciones de seguridad vial y su origen histórico, el momento. En noviembre de 2005 compareció en el Congreso el entonces fiscal general del Estado y asumió un compromiso en nombre del ministerio fiscal, antes de la reforma que les he indicado en 2007, y habló ya de una materia que era el agujero negro, por emplear una expresión cosmológica, de la justicia penal, que son los accidentes de tráfico. Tienen ustedes a su disposición esa comparecencia porque está en el precedente de nuestras actuaciones. Bueno es recordarlo en mi primera comparecencia, de dónde vengo, de dónde venimos, en nuestro caso en seguridad vial. Aquí en el Congreso venimos a esa comparecencia y de ese principio de especialización, que es un desiderátum ya del derecho comparado, de la justicia nacional y transnacional. Su primera medida fue precisamente nombrar un fiscal que se empezara a especializar. Rosa María Pérez Martínez, que está aquí, fue la fiscal de la secretaría técnica a la que el fiscal general encomendó precisamente la primera especialización en la materia. De ahí surgieron las primeras instrucciones, la 3/2006 y la consulta 1/2006, que marcaron una nueva forma de actuación en el ministerio fiscal, todavía sin soporte fiscal en el estatuto, pero marcaron ya esa tendencia. Finalmente se llegó a mi nombramiento en noviembre de 2006 en la reforma del Estatuto orgánico del ministerio fiscal.

Entro en mis funciones en seguridad vial, en los parámetros que les he expuesto sobre especialización jurídica y científica. ¿Cuáles son los instrumentos para que como fiscal de Seguridad Vial unifique esos criterios internos y los difunda ante los tribunales? En primer lugar, la circular 10/2011 fue histórica en el ministerio fiscal. Ustedes que están en una comisión de estudio, de proposiciones y de conciencia en seguridad vial lo entenderán. Por vez primera una circular del fiscal general del Estado se ocupó de los delitos contra la seguridad vial, cuya tipificación estaba vigente en nuestro país desde 1950. Como tantas cuestiones pendientes, existía el compromiso del ministerio fiscal. Se ha producido en un momento de movilización, de recursos y apuestas que ya venían de otros precedentes, por supuesto, no hay nada que surja *ex novo*, pero fue la primera circular que abordó los delitos contra la seguridad vial y además innovó por cuanto fue la primera que se ocupó del baremo del seguro, cuya importancia decisiva para las víctimas de accidentes de tráfico veremos más adelante. Esa circular ha sido un instrumento de unificación de primer orden. Junto a ella, ¿cuáles son los instrumentos mediante los cuales yo impulso esa unificación interna que después trasladamos a los tribunales? Pues las conclusiones de las jornadas de fiscales delegados. Dirijo —dicho también con honor y después aludiré a ella— una red de fiscales delegados, uno por cada provincia, hay un fiscal delegado especializado en Seguridad Vial. Esos fiscales delegados se reúnen una vez al año en unas jornadas con un denso contenido jurídico y elaboramos conclusiones. Esas conclusiones las tienen, por cierto —y perdonen por no haberlo dicho antes—, en la página www.fiscal.es, como un ejemplo —como un ejemplo, no, la palabra ejemplo no me gusta—, como una traducción de lo que es una obligación de transparencia y acceso a los ciudadanos. Los fiscales especialistas tenemos una información seleccionada. Casi todo lo que yo les diga lo tienen ustedes ahí resumidamente, en la página www.fiscal.es. Pues bien, estas conclusiones dirigidas a unificar criterios las tienen ustedes ahí. Son producto de la elaboración y reflexión de cincuenta fiscales delegados, dirigidos y coordinados por mí, que traducen el día a día de las fiscalías. Yo estoy aquí, ellos están en el día a día de los juzgados, de la praxis judicial, conformidades, contacto con las policías, etcétera. Las conclusiones han tenido también un papel relevante en la construcción técnico-jurídica de la delincuencia vial tal como la entendemos nosotros.

Junto a eso dirijo documentos de coordinación también, contactos diarios con los fiscales delegados y un foro virtual. Es un foro en el cual estamos interconectados los cincuenta fiscales delegados y nos transmitimos las reflexiones. Ya hay muchos foros de estos y nosotros nos hemos incorporado a estas tecnologías. Modesta, humilde, la herramienta es corta, hay lo que hay, es el corazón, es la voluntad, como decía la fiscal general del Estado, es la que hay, pero esa herramienta nos permite que salgan casos del día a día, supuestos concretos, problemas científicos, probatorios, y además en ese foro virtual hay un arsenal —quizá sea excesiva la palabra—, hay un conjunto de documentos científicos, jurídicos y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 6

jurisprudenciales para difundirlos también entre las fiscalías. Es una herramienta muy relevante para que conozcan ustedes, que es mi deseo, las funciones que como fiscal de Sala coordinador realizo, después de aquella primera de unificación. Después me desplazo a las fiscalías para reuniones de coordinación con los compañeros fiscales, con los jueces, jueces de instrucción, cada uno en su tarea, cada uno en su ámbito para tratar de acercarme a los problemas. ¿Qué trasunto ha tenido esta tarea de coordinación? Les diré que realmente ha significado en gran medida alcanzar en la delincuencia vial en esta materia altos niveles de seguridad jurídica. En general los tribunales nos han seguido, dicho con respeto siempre a sus decisiones —nosotros respetamos profundamente sus decisiones sobre los casos concretos—, a veces discrepamos, pero en general los criterios han sido aceptados por la magistratura, los criterios de la circular 10/2011 y los criterios nuestros de coordinación en la interpretación de los delitos. Así hemos de decirlo, con toda humildad y con respeto a la magistratura, que ha tenido a bien aceptar estos criterios interpretativos.

En segundo lugar, la unificación es dar pautas, criterios, seguridad jurídica, como les he explicado, pero también impulsar que los procedimientos se tramiten en un breve periodo de tiempo y que en un breve periodo de tiempo haya reparación, reparación efectiva para los que tienen derecho a ella. Aquí distinguiré —y me quedaré aquí de momento— delitos de peligro y resultado. Delitos de peligro saben ustedes que son aquellos en los cuales se adelantan las barreras de protección penal. El delito de conducción embriagado es un delito de peligro, no ha habido un resultado, pero hay un peligro, hay un riesgo. El legislador penal se adelanta e interviene ahí; aunque no hay resultado, ya prevé una sanción y trata de atajar el peligro. En cuanto a los delitos de peligro, que son de los artículos 379 a 384, básicamente les diré que el balance final es bueno y globalmente lo tienen ustedes comentado en las memorias en cuanto a celeridad en los procedimientos. Después, en el apartado de evolución de los delitos, les haré alguna precisión más. Es bueno, hay eficacia, celeridad y pronto cumplimiento de las penas. En cambio, es desigual en los delitos de resultado. ¿Cuáles son los más graves? No se lo voy a ocultar, los delitos de imprudencia, homicidios imprudentes y lesiones imprudentes, artículos 142 y 152. Ese es un segundo matiz de nuestra tarea, criterios e impulso a procedimientos.

En tercer lugar, actuamos también a través de proyectos multidisciplinarios como procede en las especialidades. ¿Qué son estos proyectos? Además de la tarea jurídica, que les he explicado, la procesal. En esa segunda faceta, criterios y proceso, proyectos multidisciplinarios por el principio de especialización, por esa obligación de inmersión científica en todas las estrategias que ustedes contemplan aquí en la Comisión sobre Seguridad Vial, la educativa, la preventiva y la sancionatoria, de ahí surgen estos proyectos. Trabajamos con técnicos de las administraciones, de entidades privadas, peritos, colegios, en grupos de trabajo, sin presupuesto, pidiendo colaboración gratuita; a veces nos la dan y a veces no, a veces preguntan, ¿cuál es la retribución? Nosotros decimos: no hay presupuesto. El corazón, unirse a la causa de seguridad vial, representamos el interés público con mucha humildad y ahí trabajamos. Ese es nuestro modelo, no hay otro posible porque no hay presupuesto para estos proyectos.

¿Cuál es la finalidad, los objetivos de estos proyectos multidisciplinarios? De ahí surgen propuestas legislativas, de ahí surgen proyectos de investigación científica, de ahí surgen criterios de interpretación de las normas penales, rellenos de contenidos científicos, de ahí surgen proyectos de mejor organización de nuestras funciones. Ese planteamiento multidisciplinario del proyecto, del grupo de trabajo, repercute al final en el proceso y también fuera del mismo en propuestas legislativas relacionadas con la estrategia de educación y con la estrategia de prevención, no solamente de sanción. Primero, la educación vial nos parece la clave. Les habla un fiscal, pero consciente de que el derecho penal debe aplicarse con eficacia, pero antes está la educación vial, bastante antes. Es la auténtica apuesta de futuro, es trabajar a largo plazo, no tiene resultados a corto plazo. Los países más consolidados bajo nuestra perspectiva en seguridad vial lo han sido a base de un buen modelo de educación vial. En ese grupo de trabajo hemos abordado la educación vial en los colegios. La educación vial —después me referiré a ella— debe ser permanente hasta la tercera edad, pero hablamos de la educación vial en los colegios. Nuestra perspectiva es que el proceso penal es un fracaso educativo. La causa de incidir en delitos es porque no ha habido una buena educación vial. La idea no es nuestra, es de los penalistas clásicos y las citas quizá sobran.

La educación vial en los colegios la hemos estudiado al hilo del proyecto que en conexión con ello desarrollamos de siniestralidad infantil —lo tienen ustedes colgado en la página web—. En los procesos investigamos los accidentes debidos a una inadecuada utilización de sistemas de retención y protección de menores y también atropellos en pasos de cebra de menores de edad. Por ejemplo, en los atropellos llegamos a la conclusión de que cuando niño de cinco o seis años se suelta de la mano de la madre, a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 7

pesar del semáforo en rojo, y muere es porque no ha habido educación vial en la época infantil. Esa fue la conclusión dramática; con educación vial ahí, no se hubiera soltado, porque en esas edades la capacidad de procesamiento de símbolos es muy alta, como saben ustedes por los conocimientos de psicología. En definitiva, nos parece esencial esta materia, muy particularmente en la educación infantil, pero también en todas las etapas de la educación en los colegios. De ahí este proyecto que ha dado como consecuencia una propuesta que planteamos aquí —se acordará el vicepresidente— de manera informal en una reunión con la Comisión sobre Seguridad Vial. Finalmente la propuesta no salió adelante, con absoluto respeto al ámbito de la Cámara parlamentaria. El fiscal, como he dicho volviendo al principio, respetuoso con la ley, solamente puede formular propuestas y ahí termina su función, pero ese proyecto dio a luz esa proposición y después permitió el conocimiento de los modelos educativos de nuestro país, de las policías locales, de las policías autonómicas, cuáles son esos modelos de educación; tenemos un conocimiento no exhaustivo pero sí aproximativo a ellos.

La segunda estrategia es la de prevención sanitaria. Educación y prevención están unidas, educación sanitaria y prevención sanitaria. ¿A qué nos referimos aquí? Nos referimos a las condiciones psicofísicas para la conducción, a veces olvidadas. Son muy importantes las condiciones técnicas, conocimiento de la legislación, conocimiento del manejo del automóvil —esencial—, y también las condiciones psicofísicas, saber ser educado, cuándo el conductor está en condiciones de salud para ponerse al volante del automóvil. Bien, con esa idea inicial abordamos este proyecto de prevención sanitaria. Se refiere a toda la vida del conductor, por supuesto, pero hicimos un especial desarrollo en la tercera edad. Saben ustedes que en el año 2050 los cálculos sobre conductores mayores de sesenta y cinco años se aproximan en Europa, según la pirámide demográfica, al 30%, y en nuestro país un poco más. Hay que pensar en el futuro y hacer apuestas de futuro para nuestros nietos y biznietos de aquí a 2050 —me perdonan esa anécdota—. En fin, hay que prever y pensar en el futuro. En ese sentido, en este proyecto hemos abordado temas como el deterioro cognitivo leve, el DCL. A partir de esas edades —yo estoy en ella— hay un deterioro cognitivo superior al que corresponde a la edad, que es letal en la conducción, porque afecta a las condiciones claves para conducir; se pierde capacidad de percepción y de reacción ante el entorno y el conductor de esas edades no es consciente de ello. Los que estamos en ellas aquí —yo también lo estoy— podemos no ser muy conscientes en algún momento, quizá lo es antes la familia que el propio conductor. En este sentido, desarrollamos un trabajo con la Unidad de Demencia del Hospital Virgen de la Arrixaca y nos puso en la pista —son datos científicos, partimos de la ciencia, de la especialización— de la necesidad de abordar también esta temática desde el punto de vista normativo. Aquí tenemos unas propuestas —después lo comentaré—, que las dejaré para el final, para luchar contra el delito. En este contexto, hemos iniciado algunos procesos penales por falsedad en los centros de reconocimiento médico. El derecho penal es el último recurso, pero el grupo de trabajo lo ha iniciado también en esta misma mesa con estos conocimientos científicos.

En cuanto a educación vial, educación sanitaria, prevención sanitaria, seguridad vial laboral también. Hablamos de educación y de prevención. Aquí, como siempre, hemos estado a caballo —y perdonen por la expresión— entre la educación, la prevención y la respuesta penal, con el principio de intervención mínima para los hechos más graves. Hicimos una publicación con este grupo de trabajo, la memoria de 2009, y la clave, como saben ustedes, es la educación en el ámbito de la empresa; no solo es educación en el colegio, sino educación en la empresa en seguridad vial laboral. Sobre este tema ya les han hablado aquí, según he visto en los «Diarios de Sesiones» de la Comisión. De aquí surgió también una respuesta penal, selectiva, en los casos de abusos laborales, la explotación laboral de los conductores, someterlos a incumplimientos de los horarios de trabajo y descanso, que son conductas muy graves que suceden en nuestro país y en todos los países de Europa, desde una posición de debilidad generalmente del trabajador por su precariedad económica frente al empresario. En este contexto, en lo que se refiere a las alteraciones de los tacógrafos, que son unos aparatos de un inmenso valor, regidos por directivas europeas que no citaré en este momento, hemos iniciado actuaciones penales puntuales, aportado algunos criterios sobre en qué casos dirigir la acción penal en la falsificación del tacógrafo. El derecho penal no resuelve los problemas, tiene su papel, su función protectora de bienes jurídicos esenciales, pero la función del fiscal es promover su aplicación, insisto, en los supuestos de mayor gravedad.

Por lo que se refiere a las vías públicas, tenemos también una mesa de trabajo constituida al respecto para estudiar su incidencia en la seguridad vial, que es muy relevante. Son conocimientos que están en toda Europa. La Directiva 19/2008 fue un paso adelante. Como saben ustedes, esta directiva sobre la red transeuropea de carreteras fue traspuesta por España en 2011 y está en vigor, lo que necesita es aplicarse.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 8

Es una buena herramienta, pero se tiene que aplicar —no me gusta la palabra implementar—, se debe impulsar su aplicación por las autoridades a quienes corresponda. Conocen mejor que yo que esa directiva establece obligaciones en la configuración, mantenimiento, los llamados puntos negros, los tramos de concentración de accidentes, toda una normativa que está traspuesta; es ley vigente y debe impulsarse su aplicación. En nuestro grupo de trabajo estudiamos todas esas temáticas a la luz de la directiva europea y de las realidades de nuestro país. ¿Cuáles han sido nuestras iniciativas? Cuando en el proceso penal detectamos un exceso de velocidad punible en el código o algún otro delito, cuando detectamos irregularidades en las vías las trasladamos desde luego a las autoridades que deben responsabilizarse de ellas, cuando menos que fluya esa información desde el proceso penal a las correspondientes autoridades administrativas. Esto fue abordado en este grupo de trabajo. Hemos abordado también el problema de los BATA que, como saben ustedes, son los resaltos ilegales, que los hay en nuestro país, que generan riesgos y peligros. Selectivamente, aplicamos el artículo 385.2 del Código Penal. No todos los tipos penales se refieren al conductor. El 385.2 se refiere precisamente no a las administraciones sino a los funcionarios, a los responsables del mantenimiento de las vías públicas que incumplen sus deberes y sus incumplimientos pueden dar lugar a una responsabilidad penal, con todas las cautelas del derecho penal, ¡cuidado!, hay una responsabilidad patrimonial de la Administración, como saben ustedes, que es la primera, sistémica; el derecho penal no es un derecho sistémico, es de garantía y tenemos que probar el incumplimiento, el conocimiento del incumplimiento, la posibilidad de actuar, la situación de la vía y dejar como último recurso precisamente la norma penal. Pero ahí está, los fiscales sabemos que está ahí, la podemos aplicar y algunas diligencias hemos abierto al respecto, para aquella tutela penal también de las infraestructuras. En este precepto están tuteladas las infraestructuras en su doble dimensión, en cuanto a los incumplimientos de las administraciones, concesionarios, contratistas y de los usuarios. Necesitamos una cultura de educación de todos en las infraestructuras, que son de todos; por parte de particulares también hay graves atentados contra las infraestructuras que están penalizados en este precepto.

Otro grupo de trabajo lo constituyen los planes de movilidad y los colectivos vulnerables. Sobre este particular, hemos abordado los planes de movilidad vial, hemos diseñado la actuación del fiscal delegado en los planes de movilidad, que es difícil, porque son planes de un contenido legítimamente político, pero el fiscal delegado quizá pueda tener una conexión e información con los planes de movilidad y eso lo seguimos estudiando en este grupo. ¿Qué hemos estudiado aquí? Los colectivos vulnerables. Les decía a ustedes al principio que, como recordaba la fiscal general del Estado, somos magistratura de amparo de los colectivos vulnerables. ¿Cuáles son estos colectivos en el tráfico viario, en el ámbito de la movilidad? Los ciclistas, los peatones, los menores y los discapacitados. Los moteros que están aquí tienen una problemática singular —alguna referencia haremos—, pero en la consideración europea los colectivos vulnerables son los que les digo en los documentos europeos, aunque los que utilizan la motocicleta tienen una problemática que hay que abordar singularmente y el fiscal de Sala también la aborda desde otra perspectiva, vulnerables ante el estado de las infraestructuras, que es quizá el matiz. Quiero decirles que en este proyecto de trabajo hemos avanzado criterios de persecución penal sobre colectivos vulnerables. Aquí nos hemos movido sobre todo en el ámbito penal. ¿En qué sentido? Hemos rescatado —perdón por la expresión de rescatado— el artículo 46 del reglamento de circulación, que obliga al conductor a moderar la velocidad o detenerse —fíjense en la norma— ante la presencia en su campo de visión de un peatón, ciclista, menor y discapacitado. En nuestra circular 10/2011 decimos que ahí tiene que surgir siempre un impulso solidario, un reflejo de atención, ante la presencia en la vía, correcta o incorrecta, por el principio de protección de estos colectivos, un principio jurídico, que hemos recordado también en la circular y que nos sirve sobre el caso concreto para ejercitar o no la acción penal, en todo caso modular o no la grave imprudencia. Uno de los criterios para modular la imprudencia es que estemos en presencia o no de una persona perteneciente a un colectivo vulnerable y que el conductor no haya cumplido estos deberes de específica atención, solidaridad, por esa protección que deben tener también ellos en el tráfico viario, como en otras esferas de la vida.

Por otro lado, entre los proyectos que se encuentran en la página fiscal.es, están los controles de drogas, en los que estamos muy implicados, sobre todo en criterios para la persecución penal —mi compañero Mario Sanz muy específicamente— y en proyectos de reeducación. El proceso penal trata de trasladar, como les decía al principio, los conocimientos científicos sobre educación, reeducación también, y les citaré algunos campos: uno, la criminología. En Murcia tenemos un proyecto, que ya es una realidad, de que en los atestados, cuando hay multirreincidentes, haya un informe de riesgo; salvando las distancias, como en violencia de género, aunque es una criminalidad distinta, pero cuando haya un multirreincidente,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 9

que generalmente coincide con los multirreincidentes en infracciones de tráfico, que haya un informe de riesgo, un informe criminológico, con datos de explicación de la reincidencia o persistencia en el delito. Ese informe de riesgo en el atestado, que ya se ha presentado en algunos atestados de la Policía local de Murcia, que trabaja en coordinación con el fiscal de Seguridad Vial, nos permite desde el principio individualizar la respuesta penal, medidas cautelares, reglas de conducta, individualizar la pena; si hubiera un ingreso en prisión, enlazar con el último supuesto, con la última medida, que es el ingreso en los centros penitenciarios. Lo hemos intentado con alcohólicos, pero es muy difícil en un juzgado de guardia la detección, sobre todo con un régimen de conformidad tan riguroso como el que tenemos.

Me gustaría hablarles ahora de nuestros proyectos internacionales iberoamericanos de seguridad vial. Tenemos documentado en las memorias un proyecto de crear un foro iberoamericano de intercambio de buenas prácticas, un foro virtual con la justicia penal de tráfico de Iberoamérica. Ya lo hay en la DGT —reuniones, convenciones— y nuestra idea es que lo haya en el compromiso con la justicia. En ese sentido, hemos hecho algún viaje a Colombia con el diputado señor Corcuera. Esa es nuestra idea; la verdad es que carecemos de medios, pero tenemos voluntad, intención y no desistimos de ese propósito. El objetivo es que haya un foro iberoamericano de la justicia comprometido en seguridad vial y que dé lugar a un foro estable de intercambio de prácticas. Hay 200.000 muertos, como saben ustedes, en Iberoamérica, es una sangría; hay voluntades políticas incipientes en marcha. España puede ir a ayudar y a aprender, como vamos siempre, y en todo caso intercambiar buenas prácticas, porque hacen falta reformas legislativas que aquí se han impulsado ya y que se pueden impulsar también en nuestra querida Iberoamérica.

También hay un proyecto europeo. Les diré que el 8 de septiembre de 2011, el Parlamento Europeo aprobó una conclusión en una importante comunicación para crear un foro europeo de fiscales, asociaciones de víctimas, observatorio de seguridad vial y policías, un foro europeo de seguridad vial. Ya sabrán ustedes que la cooperación judicial y policial en seguridad vial es muy escasa, a diferencia de otras formas delictivas. Realmente con lo que contamos es con la Tispol, que es una entidad privada, no hay una policía europea de tráfico, como sí la hay para otros delitos. Solo contamos con la directiva de persecución transfronteriza de 15 de marzo de 2011, que saben ustedes que fue anulada y de nuevo repuesta. Realmente, los recursos para combatir la delincuencia europea de seguridad vial son muy escasos. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).** ¿Nuestra opinión cuál es? Que en el fondo hay una devaluación de esta delincuencia todavía en Europa. Se ve justamente donde hay que asumir más compromisos, que es concretamente en el Espacio Europeo de Justicia; ahí hay todavía mucho que decir, se han dado tímidos pasos, a diferencia de otras formas delictivas que son muy importantes, pero esta lo es también, porque la seguridad vial lo es desde luego para toda Europa.

El último proyecto que tenemos es el que está en la última memoria, que es la osteogénesis imperfecta. Son los ocupantes de vehículos que padecen esa enfermedad que se llama hueso de cristal, que en sus formas más graves son personas que van con treinta o cuarenta años en un capazo en los vehículos y no se pueden poner un sistema de retención porque es incompatible con su padecimiento. Hemos estado con ellos, son cuadros humanos impactantes, van vendidos en los vehículos, con artilugios artesanos hechos con todo el cariño por sus padres. El problema surge desde esa escala máxima de la enfermedad —estamos en el ámbito de las llamadas enfermedades raras, que también las conocen ustedes— hasta grados más leves de tendencia a fracturarse los huesos en las colisiones. Hemos abordado esa problemática, hemos creado un grupo de trabajo, tratamos de hacer propuestas legislativas también ahí, de plantearnos el derecho que tienen a una movilidad segura, es un derecho que está en la Convención de Discapacidad 2006. El fiscal, como promotor de la defensa de esos colectivos vulnerables debe comprometerse, por supuesto que lo va a hacer, pero también debe hacerlo la industria del automóvil, porque es un grupo multidisciplinar. Vamos a estudiar también propuestas legislativas para nuestro país; hay escasa legislación a nivel europeo, algo más en Estados Unidos. Es el último proyecto y es todo un símbolo para el fiscal. Es un colectivo extremadamente vulnerable al que vamos a procurar atender desde nuestras funciones en el ámbito de la seguridad vial.

Como les decía antes, dirijo una red de fiscales delegados, les he narrado las funciones de coordinación, por recapitular, en unificación de criterios, impulso de procedimientos, proyectos a través de los cuales se articula esa coordinación y lo hacemos mis compañeros y yo con una red de fiscales delegados, uno por cada provincia. Los fiscales delegados —lo he dicho en alguna ocasión— son un voluntariado jurídico. ¿En qué sentido? No están relevados de otros servicios en las fiscalías, salvo el fiscal de Madrid parcialmente, compatibilizan la seguridad vial con todas las tareas en la fiscalía, una fiscalía sobrecargada

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 10

de asuntos, y lo hacen por su convicción, por su conciencia de seguridad vial y por su dedicación. Para mí es un orgullo coordinar esta red de fiscales delegados. Están especializados, como lo estoy yo; difunden en el ámbito de la provincia, en los tribunales y en la fiscalía los conocimientos especializados, y ante los jueces también; a veces los jueces les consultan, sin perjuicio de seguir su criterio, porque tienen una especialización que no la hay en este momento en la judicatura, sí que la hay en el ministerio fiscal —todo el respeto a los esfuerzos de la judicatura en la materia—. En ese sentido, es una satisfacción poder ayudar también a la judicatura sin perjuicio de que decida en conciencia lo que estime conveniente. Asimismo, los compañeros fiscales delegados intervienen en procesos y han creado un modelo de relación con la Policía judicial de Tráfico digno de tenerse en cuenta. No tienen Policía judicial de Tráfico adscrita, Guardia Civil de Tráfico, policías locales, autonómicas en su caso, donde actúan, pero sí tienen una relación continua y fluida con las policías locales. ¿En qué sentido? Les mandan los atestados; los conocen desde el principio del accidente de tráfico; los siguen; les dan pautas a las policías; las policías siguen las pautas de los fiscales delegados, no me cuentan ningún caso en que no las sigan, con lo cual fortalecen jurídica y probatoriamente los atestados y, al mismo tiempo, están en la realidad del día a día, y gracias a eso hemos podido hacer las conformidades que después se hacen en el juzgado de guardia, porque los atestados llegan al juzgado completos —permítanme la expresión—, bien armados en sentido jurídico y probatorio. Esa ha sido la tarea impagable de los fiscales delegados. Son un centro de consultas en toda la provincia, particularmente para las policías, y de dirección efectiva, fíjense, no de dirección orgánica, que no la tienen, pero casi más efectiva que la dirección orgánica, por el ascendente, por su especialización, por su conexión, por su implicación. Los fiscales delegados son una referencia en el ámbito de la seguridad en la provincia, lo que yo procuro representar como servidor público a nivel nacional ellos lo hacen desde luego en las provincias. También hay que reconocer el esfuerzo de todo el ministerio fiscal en seguridad vial. Quizá ustedes no lo conozcan en su exacta dimensión; de los 2.400 fiscales que hay en nuestro país, la gran mayoría van a procesos viales, casi todos. Después les daré muy resumidamente alguna cifra, expresiva del volumen que ha alcanzado la delincuencia vial en su aplicación en los tribunales y de la implicación de casi toda la plantilla del ministerio fiscal en ella.

Me preguntan en la comparecencia por la evolución de los delitos. Ya les he respondido en parte, señor presidente, a lo que se me reclamaba con esta primera introducción sobre las funciones del fiscal de Seguridad Vial, pero se me pide la evolución de los delitos. Por resumir los datos, porque las cifras las tienen ustedes en *fiscal.es*, en la última memoria que hemos presentado —también tienen ustedes en *fiscal.es* la nota de prensa, elaborada el día 31 de julio, que es la última foto fija de la delincuencia vial—, les diré que en los últimos años hemos estado en los delitos de peligro en torno a 90.000 condenas anuales, 80.000-90.000 condenas anuales, la mayor parte condenas por delitos de conducción embriagada, en torno a 50.000-60.000 —les doy las cifras genéricas, porque las tienen ahí, por ir resumiendo mi intervención—, y por delito de conducción sin permiso. Las últimas cifras que tenemos son las de 2013, que, como les digo, son 83.000 condenas. Para que se hagan una idea del volumen de la delincuencia vial, son 83.000 condenas que son una tercera parte de los escritos de acusación que formula el ministerio fiscal por todos los delitos, un tercio de los escritos de acusación por todos los delitos es delincuencia vial. De las condenas que se han dictado en nuestro país, esas 83.000, perdón, rectifico el error, las acusaciones han sido 95.000, ha habido más acusaciones que sentencias, pero el dato es que son una tercera parte. Y en cuanto a las sentencias de condena son 83.000, según los datos de 2013, que son el 36% del total nacional, de cada cien sentencias de condena en todo el país, treinta y seis son por delitos viales. Entonces, en delitos de peligro, ¿cuál es el balance? Lo decía al principio: mucha eficacia, porque el 78% de las condenas tienen lugar en diligencias urgentes, por así decirlo, de más celeridad procesal, y su gran mayoría son sentencias de conformidad. De manera que para 2013 podemos calcular 50.000 condenas dictadas en el juzgado de guardia e inmediatamente ejecutadas en la pena de privación del derecho a conducir. Todo ello se visualiza ante la opinión pública, es una buena respuesta de eficacia, aplicación pronta, efectiva, proporcionada y garantista del derecho penal. Quiero decirles también que la evolución de delitos no está radicada en estas cifras, estas cifras son cifras de eficacia policial y judicial, los delitos se incoan por los atestados, por la eficacia, por las actuaciones de la Policía y son cifras de eficiencia policial y de eficiencia judicial, no de los delitos que realmente se cometen. ¿Y cuáles son los que realmente se cometen? Los números no los conocemos, no los tenemos en este momento —lo hemos de decir—, tenemos un proyecto, una estadística de criminología científica, una auténtica estadística de criminalidad real. La persona que es sorprendida hoy, ha cometido el delito y ha podido cometer veinte más antes de ser sorprendida, por ejemplo; y lo sabemos, lo podemos intuir o hacer una prospección. Todos esos delitos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 11

son delitos impunes, no conocemos exactamente su número, estamos hablando de delincuencia detectada por la Policía y enjuiciada con estas dosis de rapidez y eficacia, sin triunfalismos, por los órganos judiciales. ¿Cómo se articularía una auténtica estadística de criminalidad? En mi opinión —ya lo hemos manifestado en las memorias—, coordinando la estadística judicial, la de la DGT, la de las compañías de seguros, como han hecho en otros países, y también las asistencias sanitarias. Hay un arsenal de información que debidamente coordinado, procesado, con modelos estadísticos, modelos matemáticos, que saben ustedes que se utilizan para calcular la criminalidad en otros países, podrían darnos una cifra estimada o aproximada realmente de cuál es la delincuencia vial en nuestro país.

En cuanto a las respuestas para luchar contra la delincuencia, les he hablado de los delitos de peligro; de los delitos de resultados no tenemos estadísticas por razones informáticas. Fijense, y eso lo asumimos, porque ante un accidente de tráfico hay un parte de lesiones que va a un juzgado, otro que puede ir a otro juzgado, una denuncia en el juzgado y después la precalificación que se hace informativamente, y nos es difícil depurar al final las acusaciones y condenas por los delitos de homicidio imprudente y lesiones imprudentes, donde hay víctimas de tráfico que son a las que van dirigidos, como barrera de protección, los que he referido como delitos de peligro. En el último año hemos dado la primera estadística de acusaciones y de condenas, que la tienen ustedes en la página fiscal.es y hablamos de casi trescientos escritos de acusación por delitos imprudentes del ministerio fiscal. Las respuestas frente a esta delincuencia vial ¿cuáles son? Primero, la educación —ya he aludido a ella—, educación en el colegio, educación en la universidad, educación en la autoescuela, exigencia educativa en la autoescuela, educación en la renovación del permiso de conducir, educación en la tercera edad, educación permanente durante toda la vida. Les voy a dar aquí dos propuestas de una idea normativa de futuro. La primera, hicimos una propuesta en la Lomce, que se ha articulado con los decretos de desarrollo, como saben ustedes, con la idea de transversalidad, que es muy recomendable. ¿Qué paso se puede dar aquí? Habría que diseñar una norma programática de manera que se estableciera, se indujera a un modelo educativo, como las figuras normativas de Alemania o de Suecia, la obligación de que haya solo un modelo educativo, por ejemplo, a nivel provincial, con respeto a la autonomía local y a las comunidades autónomas, pero que hubiera un modelo de educación vial en los colegios en el que colaboraran primero los colegios, evidentemente, después las autoescuelas, las asociaciones de víctimas, las policías locales y que recuperaran una coordinación que no existe. En nuestro país en este momento se imparte educación vial en los colegios por las policías locales de modo ejemplar, por asociaciones, por las autoescuelas; alguien tiene que liderar ese proceso, hay que ordenarlo, hay que organizarlo y sobre todo a nivel provincial, porque así como en las capitales de provincia o ciudades hay más educación vial, en los pequeños pueblos no hay ninguna, son los grandes olvidados. Ahí no hay educación vial, por eso hablamos de la provincia, para repartir recursos, coordinar, gestar iniciativas; ahí, insisto, es donde nos jugamos el futuro a largo plazo de la educación vial. Esa norma la tenemos diseñada —estamos dispuestos a trabajar con la Comisión— pero no la puedo articular sin la autorización del fiscal general del Estado. El diseño de una norma no lo es todo, pero debe ser programática, respetuosa con las competencias y que incite a esos procesos a que estoy haciendo referencia.

Otra propuesta normativa que les hago aquí, idea normativa de futuro también, es educación en la tercera edad; tan necesaria como en la primera época de la vida es en la última, en la tercera edad. Demográficamente, la tercera edad crece exponencialmente y ahí está la clave también de la educación. ¿Dónde? Hay un consejo estatal de la tercera edad que es un foro posible. ¿En qué cuerpo normativo cabría algo similar, esa norma programática que incitara? Las normas no resuelven definitivamente el problema pero pueden ordenar, concitar esfuerzos, establecer sinergias, impulsar ese tipo de normas programáticas que las hay en nuestro ordenamiento jurídico. Diseñemos esa norma, en la que la fiscalía también está trabajando y a la que el legislador le puede dar un gran impulso.

El artículo 83.8 del proyecto de reforma del Código Penal está a punto de aprobarse, creo que está pendiente del Pleno del Senado. Les diré que estamos a tiempo, porque lo estamos trabajando en la Fiscalía General del Estado, para que lo sepan, me refiero al *alcohol-lock*, que es muy caro. Lo más barato ahora, perdonen la expresión, son las cajas negras, que se están empleando en Europa, que no caben en la fórmula normativa del artículo 83.8. Esa norma surge a propuesta de la Fiscalía de Seguridad Vial, pero no se recogió exactamente, respetando lo que, por supuesto, hace el legislador. Se lo traslado aquí, lo estamos trabajando en este momento en la Fiscalía General del Estado, cabe un retoque y sería una buena pauta, porque es establecer la reeducación tecnológica. Hay una educación sanitaria, hay una educación en los colegios y hay una reeducación tecnológica. Los niños están aprendiendo desde muy

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 12

pequeñitos con el móvil la educación vial, son las tecnologías del vehículo, la directiva de tecnologías, que todos ustedes conocen; la tecnología y el automóvil están íntimamente unidos. Esta norma apunta en esa dirección progresiva, no la hay en todas las legislaciones, pero está ahí, es un buen paso, estamos a tiempo de que se haga un retoque para que quepan fórmulas que hagan viable esas tecnologías de reeducación. Por supuesto, tienen que ser fórmulas que sean asequibles a todos; el *alcohol-lock*, que es una medida interesante, es sobre todo para multirreincidentes. Se lo digo a ustedes porque podemos estar a tiempo, con la flexibilidad del Senado, para darle más contenido, más utilidad y aplicación a esa norma.

Veo que me he pasado del tiempo, pero me gustaría hablar de las víctimas de accidentes de tráfico. Les diré que siguen siendo en gran parte todavía, después de todos estos años, las grandes olvidadas de la seguridad vial. Han venido aquí a la Comisión de Seguridad Vial, hay reformas normativas. En el día a día que yo vivo no es así, voy a ser sincero, en los procesos, yo hablo del observatorio de los procesos. Todavía no es así, no lo hemos conseguido. Yo tengo que asumir, como fiscal, la cuota que me corresponde. No puedo hacer un discurso triunfalista en la atención a las víctimas ni en ninguno, no se debe hacer ninguno nunca en seguridad vial, queda muchísimo por hacer. Nuestro país, las instituciones, los ciudadanos han empezado un proceso de cambio cultural que hay que fortalecer, consolidar y desarrollar. Las víctimas de accidentes de tráfico, al menos en el proceso penal, que es el que conozco a través de los seguimientos como fiscal de Sala, con fiscales adscritos, seguimos más de dos mil procedimientos por homicidio —no sé cómo lo podemos hacer pero lo hacemos—, pedimos toda la documentación, lo seguimos, vemos cómo se hacen las cosas, cuándo se paga, las demoras que se producen, que se siguen produciendo todavía en los procesos de tráfico como en todos los demás, y vemos que las víctimas en los momentos iniciales carecen de asistencia psicológica, salvo que tengan una buena condición económica; no tienen asistencia psicológica inmediata como debieran tenerla. Hay demoras en el pago de las indemnizaciones, nos falta todavía por hacer un protocolo nacional para coordinarnos en los juzgados, la DGT, la Guardia Civil, los hospitales, para que tengan una adecuada información e instrucción de sus derechos, que es otra propuesta o idea que lanzo aquí a la Comisión. Está a punto de salir el estatuto de protección a la víctima, que es un trasunto de la directiva, pero de lo que se trata es del día a día; necesitamos coordinar todos los esfuerzos que hace la fiscalía, que hace la DGT, que hacen las asociaciones de víctimas, y que las víctimas reciban una información directa, comprensible, sencilla e inmediata desde los primeros momentos. En el aspecto moral, que sean, como dice la directiva, comprendidas y oídas. Yo no puedo presumir de esto en absoluto, porque es mi obligación, recibo a todas las víctimas que me lo solicitan en mi despacho, a todas sin excepción. ¿Qué es lo que más importa? El relato humano de la víctima, tienen derecho a contar, a relatar su vivencia, pero también tienen derecho a hacerlo en el proceso penal, que no puede ser un trámite; no lo es, luchamos para que no lo sea, particularmente los fiscales delegados al recibirlas para atenderlas, deben ser oídas y comprendidas. Tras el accidente de tráfico, como saben, en los periódicos desaparece la visibilidad, dos días en los más graves, al tercero o al cuarto están en su casa con el hijo perdido, con la depresión y sin recursos, el que no los tiene. Esa es la realidad del día a día y es mi obligación decírla porque la vivo. No he resuelto mi responsabilidad, soy responsable público, lo hemos resuelto en el ámbito de la justicia, hemos avanzado, pero en absoluto hemos resuelto el problema de la asistencia, de la instrucción de sus derechos y del pronto pago de sus indemnizaciones.

Finalizaré, señor presidente, hablando de que junto a la atención, junto a la instrucción de sus derechos, junto a la información que necesitan de los recursos procesales y extraprocesales, junto a ese aspecto moral que yo considero importantísimo, insisto, de ser atendidas por el juez, en mi caso por el fiscal —esa es nuestra lucha diaria, que les vea el fiscal o el juez, si no estoy yo, mis compañeros fiscales adscritos que han compartido conmigo experiencias muy intensas, vivencias, oír el relato directo de ellas, su relato directo, en la medida que pueda ser oído, captado, entendido, comprendido y aprendido—, el derecho que tienen a la memoria, a que no se les olvide, a que no se les convierta en números, como ocurre a veces en los debates, legítimos por otra parte, los números de víctimas, que a veces parecen los balances empresariales de éxitos y de fracasos. La víctima, la persona que tiene la tragedia, se siente utilizada en ese debate, y es un ser humano único e irrepetible; esa visión humanista e individual de la parte moral yo la recabo aquí, lucho por ella, aunque no hemos conseguido más que algunos avances en la fiscalía en materia las indemnizaciones, la reparación económica, que es clave. Quizá lo que es más relevante en este momento en nuestros seguimientos son las personas en riesgo de exclusión social o en situación de paro, y les diré por qué, porque para ellas un atropello en un paso de cebra y una lesión en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 13

una pierna es perder la opción del puesto de trabajo, perderla, limitarla o no acceder al mercado laboral. Si no hay proceso, el proceso en el que estamos nosotros, va a una indemnización con la compañía de seguros en situación de desigualdad. Tampoco hay mecanismos que aseguren la igualdad contractual entre la persona económicamente vulnerable y las compañías de seguros. Este es nuestro problema del día a día. En eso estamos nosotros cuando podemos, en el proceso, e instamos a que haya en el futuro medidas que les amparen en esas negociaciones que son vitales para ellas. Las compañías de seguros cumplen una función humanista, social por supuesto, hay un porcentaje importante de fraude en el seguro, pero hablamos de las víctimas vulnerables económicamente. Les hablaba del fiscal como magistratura de amparo, precisamente amparamos a estas víctimas que tienen más difícil el acceso al derecho y a la justicia con todos nuestros recursos. Aquí voy a terminar mi exposición, porque estoy fuera de tiempo. Mi recuerdo para todas ellas, una a una, en esta Comisión. Yo las recibí y les dije que humildemente podía ser —no sé si lo he sido— la voz jurídica de las víctimas. No sé si lo he sido, pero en todo caso yo aquí, hoy, sí que tengo un recuerdo para todas ellas, una a una, nombres y apellidos. Ya han estado aquí, ustedes las han visto, han oído sus relatos. Yo soy uno más que viene aquí también a dedicarles un recuerdo a ellas. En todo caso, su protección está en nuestra motivación de manera esencial. Cada vez que ven un accidente de tráfico ellas recuerdan sus dramas. Nos piden a todos que nos comprometamos más, que no seamos cómplices, que hagamos apuestas institucionales, apuestas en el ámbito civil, apuestas en el ámbito penal. Un recuerdo a ellas, a las asociaciones de víctimas que luchan con tanto mérito. Desde el principio de mi actuación las he visto luchar y reivindicar su derecho. Mi saludo a todos los colectivos, entre otros los motoristas, que están aquí, que trabajan, luchan y se esfuerzan por la seguridad vial.

Reitero mi agradecimiento, señor presidente, por ser llamado a esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vargas, por su exposición.

Vamos a proseguir la sesión con las intervenciones de los grupos. En primer lugar, tiene la palabra el señor Corcuera, portavoz del Grupo Socialista, que ha solicitado la comparecencia del señor Vargas.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Bienvenido, señor Vargas, a usted y a los fiscales adscritos que le acompañan, bienvenido a esta su primera comparecencia ante la Comisión de Seguridad Vial y hoy también de Movilidad Sostenible; estoy seguro de que no va a ser la última oportunidad que vamos a tener de contar con usted aquí. Les quería felicitar a usted, a los fiscales adscritos y a los fiscales delegados por el gran trabajo que vienen realizando desde el corazón, con pocos medios, como usted ha dicho, pero con mucha ilusión, con mucha pasión, como usted hoy nos ha hecho evidente aquí.

Cuando me puse a preparar su comparecencia, esta en la que le pedíamos que nos hiciera balance de los delitos sobre seguridad vial, acudí a la nota de prensa a la que usted mismo ha aludido, que sacaron con motivo de la memoria de la fiscalía de 2014. Esa nota de prensa se inicia diciendo que en esos momentos se está produciendo un repunte de la siniestralidad. Cierto es que el año acabó —como usted decía, los números al final son más o menos importantes— con unos cuantos muertos menos que el año pasado, pero a 9 de marzo tenemos ya a veinticinco muertos más que el año anterior, lo que evidencia que el repunte ya se ha producido, desgraciadamente. Usted decía en esa nota de prensa que la respuesta ha de ser la continuación y profundización en las estrategias de educación, prevención y sanciones, y nos decía hoy aquí también que las principales áreas a incidir eran la educación vial en los colegios, la formación permanente de los conductores, la mejora de las vías y su señalización y la inversión en mantenimiento y renovación constante del parque de vehículos. Déjeme que me refiera a alguno de estos aspectos. En primer lugar, en lo que hace referencia a la educación vial, la gran asignatura pendiente de la seguridad vial. Nadie ha asumido el liderazgo de la educación hasta el momento. La Lomce —usted lo ha referido— fue una oportunidad perdida, como también lo han sido los decretos de desarrollo. Siempre se ha demandado por parte de todos los colectivos que intervienen en la seguridad vial una asignatura en educación vial. ¿Nos puede hacer una propuesta normativa en la línea de lo que nos apuntaba hace un momento? También nos ha hablado de los colectivos vulnerables y la necesaria educación vial para mayores —yo también lo comparto—; de modelos educativos, sobre todo a nivel provincial porque multitud de pueblos pequeños no tienen acceso a esa educación vial necesaria; hablaba también de recuperar la coordinación. Estoy totalmente de acuerdo. Desde nuestro grupo parlamentario recogemos el guante que nos ha lanzado para que la educación no deje de ser esa asignatura olvidada.

Respecto a la formación permanente de los conductores, yo le pregunto, ¿formación voluntaria u obligatoria? Como saben, en algunos países se liga la bonificación en las sanciones a la realización

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 14

voluntaria de cursos de concienciación y formación. ¿Qué le parece esta iniciativa? ¿Podría ser aplicable en España? En cuanto al estado de las vías y la señalización, es evidente que los recortes en el mantenimiento de las vías y la señalización ha contribuido, sin duda alguna, a este repunte de la siniestralidad. ¿Podría derivarse alguna responsabilidad penal? Usted nos apuntaba que sí; yo también lo creo. ¿Qué volumen de diligencias e investigación se ha incoado por el delito del artículo 385.2 ante irregularidades en las vías generadas de grave peligro? Con respecto a la respuesta penal, se espera que las sentencias condenatorias —nos lo dice la nota de prensa— por delitos contra la seguridad vial a finales de año asciendan a 95.000 —usted nos lo decía también—, lo que supondría un aumento del 14% sobre el año 2013. Como nos comentaba, evidentemente, este aumento se produce como consecuencia de que las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que vigilan el tráfico han cazado, entre comillas, a más infractores; y añadía que se concentra principalmente en los delitos de conducción bajo los efectos de alcohol y drogas, cuyas condenas se prevé que suban también un 13%. Quisiera preguntarle qué opinión le merece el cambio del concepto bajo los efectos de las drogas por presencia de drogas, como se ha hecho en la reforma de la Ley de Seguridad Vial. ¿No le parece confuso que la infracción administrativa sea diferente al delito penal, máxime cuando no hay unidad en cuanto a quienes investigan cuál es el nivel de incidencia, en qué tasas, con respecto a la conducción?

También nos ha hablado de los colectivos vulnerables. Hace poco tramitamos en esta Cámara la reforma del Código Penal. Las asociaciones de víctimas han denunciado un claro perjuicio con ocasión de la destipificación de las faltas. ¿Va a suponer una mayor vulnerabilidad para las víctimas la destipificación de las faltas? Respecto al dictamen previo de sobreseimiento que se establece en esta reforma del Código Penal, ¿puede llevar a un bloqueo de la fiscalía en el procedimiento? Nosotros creemos que sí, pero quisiera conocer su opinión. Nos ha hablado también de las víctimas y ha dicho que son las grandes olvidadas. Estoy absolutamente de acuerdo con usted, y aprovecho la ocasión para reconocer la gran labor que vienen realizando las asociaciones de víctimas en pro de esta gran cantidad de víctimas olvidadas. Hace pocos días —usted lo citaba y yo también lo hago— se ha tramitado en esta Cámara el estatuto de la víctima en la Comisión de Justicia, pero es que la víctima de tráfico no es mencionada en ningún momento, ¿es que no es víctima la víctima de tráfico? Mi grupo presentó una enmienda al respecto para que por lo menos en la exposición de motivos se les mencionara, y esa enmienda fue rechazada por la mayoría absoluta del Partido Popular. Ahora está el Senado; esperemos que sus palabras sirvan para que en ese trámite en el Senado se pueda recuperar la alusión a las víctimas de tráfico.

Nos hablaba también del baremo de indemnizaciones. La fiscalía ha trabajado en el grupo de trabajo creado al respecto de forma intensa. Como seguro sabrá, es posible que esta misma semana se apruebe en el Consejo de Ministros la reforma del baremo de indemnizaciones. ¿Qué opinión le merece lo que usted conoce de ese proyecto? ¿Han sido ustedes informados y consultados, teniendo en cuenta que son grandes especialistas y que tienen mucho que decir al respecto? Ustedes advirtieron que echaban en falta informes de impacto económico, ¿han detectado alguna deficiencia en los borradores previos a los que ustedes han tenido acceso? Hay un tema que usted no ha mencionado, pero yo quisiera preguntarle como jurista su opinión, se refiere a la reforma del reglamento general de circulación y la polémica suscitada por el dictamen del Consejo de Estado. Se ha prescindido de la mínima voluntad de consenso con las instituciones sociales y públicas implicadas; se va más allá de lo que habilita la ley a la DGT y se vulneran las competencias de otras administraciones. ¿Cree que puede aprobarse un reglamento con la opinión en contra del Consejo de Estado?

Acabo con temas diversos que usted también ha mencionado y sobre los que quisiera saber su opinión. La sanidad, los centros de reconocimiento; otra asignatura pendiente. Es evidente que no acaban de cumplir de forma eficaz su función. Uno tiene la sensación de que son una gestoría administrativa y un simple trámite para hacer la renovación o para obtener el permiso de conducir. En su opinión, ¿en qué deberían mejorar? Otro tema sería la detección que los médicos realizan en las consultas. En numerosas ocasiones incluso se ha propuesto que estos médicos pudieran comunicar a la DGT aquellas incapacidades que detecten en los pacientes que puedan generar un peligro para la conducción. Sabemos que eso puede conllevar problemas respecto a la legislación de protección de datos de carácter personal. La iniciativa que el Servei Català de Trànsit quiso poner en marcha se encontró con la legislación de protección de datos de carácter personal que lo hizo inviable. ¿Qué opinión le merece? ¿Cree que podríamos avanzar al respecto también por esta línea? Acabo con otro tema que usted ha mencionado y le digo que este grupo parlamentario también recogerá el guante, que son las cajas negras como sustitutivo, entre comillas, del alcolock por su facilidad de implantación y por su menor coste. Estamos de acuerdo con esa iniciativa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 15

e intentaremos impulsarla en la medida en la que se pueda; no sé si será posible en la reforma del Código Penal que ya está en trámite pero, en cualquier caso, intentaremos hacerlo en otros trámites.

Muchas gracias, señor Vargas.

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos el turno de los portavoces de los grupos. En primer lugar, en representación del Grupo de La Izquierda Plural, tiene la palabra don Ricardo Sixto.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Quiero agradecerle al compareciente su prolija información, que me veré obligado a repasar en el «Diario de Sesiones» puesto que no he podido asistir a buena parte de la comparecencia por estar en otro cometido parlamentario; pido disculpas. De la parte que he podido oír de su interesantísima intervención hay dos cuestiones que, aunque ya las ha comentado el portavoz del Grupo Socialista que me ha precedido en el uso de la palabra, me han llamado la atención. Por un lado, la previsión de normativas ligadas al tema de la educación. Lo ha dicho el portavoz socialista y me gustaría que avanzase su opinión; si todas las iniciativas de educación que se pueden plantear irían por la parte obligatoria o por la parte voluntaria, por la parte de las campañas o por la parte de incrementar el sistema de puntos del carné de conducir, poder redimir esos puntos mediante determinados cursos o iniciativas de educación, lo que afectaría a buena parte de la población. Me gustaría saber si en la propuesta que contemplan, dada la experiencia, plantearían incluso ir más allá, sin ni siquiera la necesidad de la reducción de puntos, mediante la introducción de alguna forma de iniciativas de actualización de la información respecto de la conducción. Por otro lado, el tema del baremo; ese baremo que tiene que aprobar el Consejo de Ministros. Le tengo que trasladar que su intervención nos ha tocado la fibra sensible a toda la Comisión, por lo menos en lo que a mi grupo parlamentario respecta, y queremos mostrar nuestra solidaridad a las asociaciones de víctimas. Comprendemos perfectamente su preocupación y la sensibilidad que ha trasladado en la falta de asistencia y la falta de cobertura que muchas veces tiene la víctima tras sufrir el accidente. Las víctimas han mostrado públicamente su cuestionamiento respecto del nuevo baremo, lo que nos ha llevado —por lo menos a mi grupo parlamentario— a presentar una batería de preguntas al Gobierno puesto que entendemos que podría tener algún problema a la hora de su implantación en la realidad de nuestro país. Me gustaría conocer su opinión sobre ese baremo. Estas son las dos cuestiones por las que básicamente le preguntaría: el tema de la educación y el tema del baremo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra don Feliu Guillaumes, en representación del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

El señor **GUILLAUMES I RÀFOLS**: Gracias, señor fiscal, por su más que interesante intervención. Confieso que he aprendido muchas cosas. Yo era escéptico en relación con las fiscalías sectoriales ya que me recordaban, consciente o inconscientemente, a las magistraturas especiales que existían de manera predemocrática, pero hoy usted nos ha explicado muy bien en qué consiste una fiscalía especial, lo que usted ha llamado una magistratura de amparo para internos penitenciarios, para intereses difusos, para seguridad vial, muy diferente de una jurisdicción especial, que era mi prevención y que hoy, después de muchos años, usted ha desvanecido. Le agradezco que haya difuminado mi ignorancia. También le agradezco el concepto que usted ha señalado de fiscales especialistas, de especialización científica; del concepto de delito de peligro, más allá del delito de resultado, por decirlo de alguna manera; y algo que me ha encantado, la definición que ha hecho del proceso penal como un fracaso del proceso educativo. Creo que se necesita mucha valentía para hacer esta afirmación y yo se lo agradezco especialmente.

Le haré dos preguntas; una absolutamente convencional y la otra la verdad es que no lo es demasiado. Recogemos el guante respecto de lo que nos ha dicho sobre educación en seguridad vial para la tercera edad ya que las encuestas son alarmantes. Estábamos acostumbrados a que la siniestralidad estuviera fuertemente ligada a la edad joven pero vemos que, a medida que se alarga la edad de la conducción, hay una deriva que de alguna manera tenemos que afrontar. Nuestro grupo recoge el guante porque entendemos que usted ha apuntado un problema real que merece atención.

La segunda pregunta es políticamente incorrecta. Usted ha hablado de los usuarios vulnerables. Yo también le hablaría de los usuarios impunes, que a veces son los mismos, aunque no los mismos literalmente. Usted ha hablado de los motociclistas y de los ciclistas. Es verdad que el motociclista o el ciclista es un usuario vulnerable, pero también es el que, por algún motivo que no alcanzamos a entender, más a menudo practica la impunidad dentro de la vía pública. Esta doble naturaleza estoy seguro que no se da nunca en la misma persona, pero sí en ese colectivo de ciclistas y motoristas de considerarse, por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 16

una parte, impunes ante lo que dice el Código de Circulación y, por otra parte —siendo cierto lo que usted ha dicho—, también son un colectivo vulnerable. ¿Cómo se pueden hacer compatibles las dos circunstancias? Puede negar que una de ellas exista, pero yo, por mi percepción en Barcelona, creo que existen las dos. La sensación de impunidad del ciclista y del motorista creo que es, por desgracia, aunque sea política incorrecto, bastante evidente, pero también es cierto, como ha dicho usted, que son gente especialmente vulnerable. ¿Cómo se hace compatible una cosa con la otra, si me permite la pregunta, en este caso políticamente incorrecta?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el diputado don Conrado Escobar, en representación del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **ESCOBAR LAS HERAS**: Quiero empezar mi intervención, que será breve, lo anticipo, con un agradecimiento a mi paisana, Concepción Bravo, portavoz titular, a la que me debo, por haberme brindado la oportunidad de expresarme en esta Comisión.

Al igual que han hecho el resto de mis compañeros, quiero empezar felicitando al fiscal ya que nos ha ilustrado gráficamente en las labores jurídicas, en las labores procesales, pero también en las labores humanas, que tienen quizá tanta importancia o más que las que le corresponden con arreglo a la normativa en vigor, y dentro de esas labores humanas creo que a todos nos anima el hecho de que los datos y la reducción de la siniestralidad vial en España, que es la obsesión de todos los que tenemos responsabilidades públicas, del Partido Popular indiscutiblemente, está ofreciendo unos razonables resultados. Estamos hablando —corríjame si me equivoco— de unas cifras en España que nos acercan prácticamente a los años sesenta; la siniestralidad cero va a ser prácticamente imposible, pero estamos en unas buenas cifras. De hecho —me lo recordaba ahora mismo Concepción Bravo—, estamos entre los cinco países más seguros del mundo en ese terreno; un dato ciertamente importante y en el que algo ha tenido que ver usted, sin ninguna duda; usted y todos los fiscales que dependen de una manera u otra de su responsabilidad. Una segunda cuestión que quería poner de manifiesto es que, al igual que usted, nosotros también compartimos nuestro compromiso con las víctimas, lo hacemos en muchas áreas pero en esta también de manera expresa; de hecho, ahí está la unidad de atención a las víctimas desde el ministerio, desde la dirección correspondiente y el apoyo a las asociaciones de víctimas, porque es verdad que escuchar a las víctimas ayuda a aprender, ayuda a mejorar y ayuda a aplicar políticas que nos acerquen a esos resultados más favorables para todos.

Dentro de la labor que a usted le es asignada como fiscal coordinador de seguridad vial, fiscal de sala, de la que dependen diferentes fiscales, yo destacaría varias cuestiones. En primer lugar, la labor de amparo —lo ha dicho don Feliu—, es decir, que las víctimas, los colectivos más vulnerables tengan siempre una voz jurídica, y yo creo que eso se hace de manera satisfactoria. En segundo lugar, seguridad jurídica, que en todos los foros, en todos los tribunales, el criterio sea el mismo frente a cualquier circunstancia. En tercer lugar, la labor territorial, de tal manera que la coordinación sea la nota dominante. Es verdad que en esa tarea hay otros aspectos, que usted ha mencionado, que no pueden pasar desapercibidos: la labor educativa, la labor normativa, la formación de los conductores, la renovación del parque automovilístico, el mantenimiento y la señalización que mencionaba el propio Grupo Socialista. En todo esto estamos de acuerdo, pero centrándonos en su tarea, los diferentes aspectos que a usted le son encomendados, como puede ser perseguir, sancionar y prevenir en su caso los diferentes hechos punitivos que castigan desafortunadamente la seguridad vial, como pueda ser la velocidad punible, como pueda ser la conducción bajo los efectos de estupefacientes —en ese sentido se está poniendo en práctica algún proyecto piloto, que es interesante que se desarrolle en otras ciudades— o la conducción sin puntos, por ejemplo. Creo que son aspectos que definen claramente cuál es la vocación de su fiscalía y que nosotros, desde el Grupo Popular, aplaudimos y apoyamos para que siga en esa línea. En ese sentido, nos gustaría que se extendiera un poco más en lo que es la circular 2011 que fue un poquito el punto de inflexión de la labor de la fiscalía, cuál es su opinión respecto del desarrollo de esa circular, que es absolutamente crucial en la labor de los diferentes tribunales, porque una cuestión, un intangible jurídico que me parece que cobra especial importancia en estos momentos en el panorama jurídico español, es que la fiscalía cuenta con el respeto de todos los tribunales. Cuando se cuenta con ese respeto, ello garantiza, como usted ha dicho con arreglo a las estadísticas, que todas las sentencias vayan en la línea —no digo que sea categórico esto— que establece la fiscalía. En ese sentido, le animamos a seguir en esa línea de respeto.

En otro orden de cosas, usted ha hecho especial hincapié en la labor educativa. Hago mías las palabras del señor Guillaumes en el sentido de que ha mencionado que el proceso penal es el fracaso

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 17

educativo, es decir, que la labor preventiva es absolutamente fundamental. Le hago una pregunta. La Lomce incorpora, según me ha comentado gente que sabe más que yo en ese tema, una política educativa transversal en la labor educativa. Creo que esa es la línea a seguir. Si se puede mejorar, adelante, pero creo que es un buen paso en ese sentido, salvo que usted me diga lo contrario, es una buena medida.

Dentro de los proyectos que están en curso, ha mencionado el proyecto sanitario y sobre todo ha hecho especial hincapié en ese colectivo indeterminado por edad pero que cada vez cobra más fuerza sociológica en España, que es el colectivo de la tercera edad. Para los que ya peinamos canas, simplemente le pido, para tranquilidad de todos, alguna concreción sobre cuándo se es cronológicamente idóneo para la conducción, cuándo uno puede conducir en adecuadas condiciones, por lo menos para una conducción rutinaria, ordinaria. Yo tengo 50 años y espero estar todavía razonablemente adecuado para poder conducir, pero creo que vamos hacia una generación en la que la tercera, la cuarta edad, va avanzando y creo que estamos en condiciones de poder conducir con cierta seguridad. Profundice un poquito al respecto porque creo que es importante para tranquilizar a toda la gente que nos esté escuchando.

Entrando ya en el terreno más de las propuestas, nos felicitamos por esos datos estadísticos de la evolución de los delitos; una tercera parte, le he creído entender, del volumen de la fiscalía se destina precisamente a su tipología delictiva de la que usted es corresponsable, y esto es importante. De esa tipología delictiva, ¿el número de los asuntos más graves ha descendido o ha aumentado, es decir, aquellos que tienen un componente con resultado de muerte? Esa es mi pregunta para tranquilidad de todos. Otra pregunta. Usted ha dicho que queda una asignatura pendiente para compendiar las bases de datos, la auténtica estadística que queda por hacer. ¿En qué sentido? ¿Incorporar todas las bases de datos en un solo elemento? ¿Cómo lo haría usted? Y una última pregunta. Por mi responsabilidad he tenido la suerte de ser consejero en La Rioja y usted ha sacado a colación que la asistencia psicológica a las víctimas no está garantizada. Le pregunto, ¿qué papel pueden jugar en el plano de la coordinación las diferentes consejerías? Porque en el caso de La Rioja, que es lo que directamente conozco, funcionaban unas unidades psicológicas que atendían inmediatamente al accidentado; el accidentado o los familiares eran atendidos por un profesional para que ese dolor fuera administrado de una manera más adecuada. No digo que eso sea un ejemplo a seguir pero digo que puede ser una buena práctica, que se puede generalizar y que tampoco es difícil de conseguir con un poco de buena voluntad. Simplemente le pregunto sobre este tema.

Muchísimas gracias por su explicación, por su comparecencia y le animamos a seguir, ya no en el componente profesional, que lo damos por supuesto, sino por ese compromiso que usted ha mencionado de la parte humana, la visión cultural y humanista de su labor.

El señor **PRESIDENTE**: Oídos todos los portavoces, es el turno de nuevo de nuestro compareciente para responderles a todos ustedes. Señor Vargas, cuando quiera.

El señor **FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL** (Vargas Cabrera): Mi agradecimiento porque las preguntas me hacen reflexionar, matizar y profundizar, como es la tarea de un jurista y de los ciudadanos siempre en seguridad vial.

Comenzando por el portavoz del Grupo Socialista, al que agradezco sus palabras, nuestra valoración respecto al repunte de la siniestralidad, por lo menos la del fiscal, es que no lo hacemos con curvas de tiempo suficientemente amplias. Desde mi punto de vista, hay que contar con perspectivas temporales amplias; el baremo europeo es de un año, y en concreto el segundo referente son los últimos tres años dentro del Plan europeo 2010-2020, y hay uno más antiguo, desde el Libro blanco de 2001. Como fiscal, solo puedo atenerme y me debo atener, a los criterios europeos para la siniestralidad; curvas más largas, con más tiempo, más amplias y un estudio científico de las mismas. Entiendo que está bien que se hable de meses concretos, porque revela interés por la siniestralidad, que se está muy pendiente, muy atento, en cuanto que se pueden generar respuestas inmediatas sobre la siniestralidad, pero mi perspectiva de fiscal no puede ser otra, insisto, que la europea y la del estudio científico de las curvas, con tiempo, y examinando sobre todo las causas, que son la clave de los repuntes, y ahí es donde todos tenemos que profundizar.

En segundo lugar, en cuanto a las diligencias del 385 por las que me preguntaba, no tenemos una estadística fehaciente sobre ellas; nos cuesta trabajo la informática, no son muchas las diligencias por el 385.2, porque es muy difícil diferenciar la responsabilidad patrimonial de la Administración de la responsabilidad individual, y además porque estos procedimientos requieren periciales muy complejas y no siempre están a nuestro alcance. Tenemos una línea de investigación que está emprendida

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 18

selectivamente con el principio de intervención mínima, pero siempre en primer lugar la responsabilidad patrimonial de la Administración, como no puede ser de otra manera.

El ilícito administrativo de presencia de drogas es un ilícito que está en el artículo 65, que está en la ley, y por tanto el fiscal solo puede atenerse a él; no hacer ninguna valoración sobre las leyes que ya están dictadas. Quiero decirle que es un tipo de presencia que está en bastantes legislaciones europeas, hay tipos de presencia en el ámbito administrativo. Hay también algunos tipos de presencia en el ámbito penal, hay tipos de influencia, como el nuestro, con lo cual nos cuesta mucho como fiscales la persecución penal, porque tenemos que probar la influencia, a diferencia de la DGT que basta con la presencia, pero en definitiva estamos ante modelos normativos que encajan con el derecho comparado europeo, con todo lo discutibles que puedan ser siempre los modelos normativos.

En cuanto a las faltas sigo el proyecto de reforma del Código Penal. Lo que en este momento hay —si no es así se me corrige— es que en los artículos 142 y 152 se ha tipificado una imprudencia menos grave como delito leve, y se ha acotado el ámbito de la falta en cuanto que los resultados lesivos ya no son sino los del artículo 150 —ahí terminamos—; hay un menor ámbito para la incriminación de los delitos leves que sustituyen a las faltas, son delitos leves, aunque seguimos en el juicio de faltas. De momento no puedo hacer más valoraciones porque hay que ver cómo van a rodar las normas en la aplicación de la ley, las normas hay que verlas en la aplicación diaria, después. De momento no puedo hacer otra valoración.

Tampoco puedo hacer otra valoración en cuanto al sobreseimiento, que está previsto en el artículo 963 en el proyecto de reforma del Código Penal. Es una norma sobre la cual en este momento la Fiscalía General del Estado se está ocupando, está en línea de poder hacer sugerencias, de estudiarla, de distribuir las cargas de trabajo entre los jueces y los fiscales a consecuencia de un sobreseimiento basado como saben en el principio de oportunidad, que significa que en el comienzo al incoar las faltas hay un archivo porque el hecho, aunque es típico, aunque es incardinable en una figura de delito, sin embargo no tiene entidad, gravedad suficiente para seguir adelante en el proceso, y de momento como lo tenemos en estudio en la Fiscalía General del Estado, y es la fiscal general del Estado la que en su caso se dirigirá, si hay posibilidad parlamentaria, al Senado, no puedo hacer tampoco más valoración.

Lo mismo ocurre respecto al estatuto de la víctima; mi limitación es la de mi función de fiscal, a la que me debo. Mis funciones están en la Constitución, me tengo que atener a ellas, sobre todo bajo la dirección de la fiscal general del Estado, que es la que puede hacer quizá esas valoraciones. Así que, sobre un proyecto que está tramitándose en el Parlamento, respeto absoluto a la voluntad parlamentaria sobre el estatuto de la víctima. Como fiscal, aprobado y vigente, mi misión será hacer la interpretación más útil, más eficaz para las víctimas de tráfico; eso será sin ninguna duda lo que me plantearé, porque la clave está en la interpretación de las normas, insisto, en su aplicación diaria, que es en lo que estamos los fiscales.

En cuanto al baremo del seguro lamento no poder pronunciarme aquí sobre el momento actual, porque he de decir que en la fiscalía hemos trabajado durante tres años en la fase prelegislativa, hemos estado en la comisión de reforma del baremo, hemos destinado el recurso de una fiscal adscrita, que es una de tres, con lo cual nos hemos sobrecargado los demás de trabajo. Esta fiscal ha hecho un trabajo excelente; junto con una comisión de expertos se elaboró un texto jurídico con gran rigor, y colaboramos hasta el final. A mí la Dirección General de Seguros me pidió un informe en esa fase prelegislativa, porque yo no puedo actuar ya cuando hay una iniciativa del Gobierno; el fiscal puede colaborar en la fase prelegislativa, no tiene por qué, lo hemos hecho voluntariamente por la importancia del baremo, pensando en las víctimas, y con toda nuestra experiencia. Pero en el último informe que se me pidió manifesté que el punto de vista es esa fase prelegislativa es que la clave era la memoria de impacto económico, que esa se necesitaba en ese momento desde mi perspectiva, yo desconozco que se ha hecho después. Se necesitaba conocer un impacto económico de expertos fuera del ámbito de las compañías de seguros, no por desconfianza, sino para que hubiera un contraste; se necesitaba, bajo mi perspectiva, en ese informe que hice a la Dirección General de Seguros también un informe sobre el baremo médico, la justificación de un baremo médico, que es decisivo, y el informe justificativo en profundidad del impacto social. El baremo afecta directamente a las familias, a los grupos familiares, mucho más en tiempos de crisis, que se han remodelado. En la documentación que yo examiné eché en falta esos estudios, no el texto jurídico, sino los estudios. Entiendo que las memorias de impacto son decisivas, lo son en todas las normas. La Unión Europea las exige progresivamente, si hay una norma que requiere una memoria de impacto normativo exigente desde luego es el baremo del seguro. En este momento desconozco si esa memoria ya se ha presentado, se ha aportado, en qué momento está. Aquí no puedo hacer más que contar cuál ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 19

sido nuestra aportación y respetar profundamente lo que el legislador haga, lo que haga el Gobierno al presentar el proyecto, y por supuesto si se aprueba, aplicarlo. El fiscal, insisto, participa antes, y después en un momento posterior para interpretar y aplicar o promover la interpretación unitaria, como decíamos.

En el reglamento de circulación no puedo entrar porque son normas reglamentarias, el fiscal solo opina en los proyectos de ley a través del consejo fiscal, el fiscal opina solamente en esa vía, yo no puedo emitir opiniones sino fuera de esa vía. El consejo fiscal es un consejo de nueve fiscales elegidos por todos, fiscal general, inspector fiscal y teniente fiscal, y ese consejo fiscal es el que informa, y fuera de ese cauce yo no puedo emitir opinión sobre un proyecto de ley y tampoco sobre normas reglamentarias. El consejo fiscal es un órgano de mucho prestigio, como saben no vinculan sus informes, según su ley reguladora, y no puedo hacer más valoraciones.

Respecto a los centros de reconocimiento, que me pide una valoración desde nuestra experiencia, opino que debería haber más conexión con los médicos de atención primaria; la clave es que por el centro de reconocimiento pasan personas que han pasado por el centro de atención primaria. Si me permiten voy a contar una anécdota de cuando estábamos en Murcia en ese proyecto de estudio de los deterioros cognitivos leves, en el que hemos estado implicados —después me referiré a nuestros deterioros, que son los míos, porque corresponden a los sesenta; usted es bastante joven, señor diputado, no tenga preocupación, pero yo sí que estoy más cerca de la tercera edad—. Lo haré brevemente, para no excederme del tiempo que indica el señor presidente, pero tengo que decir que lo importante para los centros de reconocimiento es la conexión en definitiva con los médicos de atención primaria; con los organismos médicos y colegiales debe haber una coordinación que normativamente no me atrevo a definir, pero sí mi experiencia, y es que volviendo a lo de Murcia estando en la unidad de demencia de Virgen de la Arrixaca, hablamos con los médicos y nos contaban de pacientes de la unidad que estaban con unos cuadros impeditivos, y además con edades en las que estoy yo, con unos cuadros de un gran deterioro, que habían acabado de recibir a un kilómetro la aptitud en el centro de reconocimiento, y eso no puede ser, tiene que haber una coordinación. Si estamos a un kilómetro de distancia han de coordinarse los médicos que le están atendiendo y el centro de reconocimiento. Es decir, un modelo integrador en ese sentido. Muchas gracias, señor Corcuera, por su reconocimiento a mí también.

A La Izquierda Plural también quiero agradecerle lo que me ha dicho. No tengo ningún mérito, los servidores públicos nos limitamos a cumplir nuestra obligación, que está en la Constitución, en defensa de los intereses públicos, pero en cualquier caso, por cortesía, mi agradecimiento a su intervención. Voluntariedad u obligatoriedad, siempre es preferible la voluntariedad; creo que la clave es la voluntariedad, es el estímulo y sobre todo en esta materia educativa. Son materias muy complejas, no me atrevo tampoco a dar fórmulas normativas sobre legislación en seguridad vial, los modelos son muy variados en el derecho comparado, y más allá de apuntar estas ideas en general no me atrevo a definir cuál podría ser el trasunto normativo concreto. Si acaso toda esa fórmula de los puntos me parece interesante, pero no me atrevo a definirme sobre ella, porque es cuestión de los expertos en la legislación de seguridad vial; hay modelos distintos en otros países; en todo caso como idea general creo más en la del estímulo, en la de la voluntariedad que en la de la obligatoriedad en esta materia.

La educación con sangre entra, mejor que no entre con sangre, que entre persuasivamente, jamás debe entrar con sangre, debe entrar con persuasión, con convicción de que se debe uno educar. La clave es que uno se convenza, que transmitamos todos que nos tenemos que educar y que pidamos nosotros la educación, esa es la clave y yo creo más en ese modelo, nunca jamás de otra manera.

En cuanto al baremo nuevo realmente no puedo más que decir que en el baremo actual nos estamos esforzando a día de hoy porque tenemos dos mil procedimientos en el proceso penal, que sepa también usted que según las compañías solo se litigan 193 de 10.000, o sea que ahí está la clave, fuera del proceso están las negociaciones con las compañías de seguros, que es donde está la vulnerabilidad de las personas que no están en igualdad de condiciones, desde nuestra experiencia. Con el baremo actual lo que tratamos son los seguimientos —casi dos mil en el proceso penal— para que se abone pronto la indemnización, la que corresponda, según el baremo, el artículo 7 de la Ley de Responsabilidad Civil es taxativo, y serán las cantidades que se abonen según la ley; observamos asuntos en que no es así. En algunos casos las compañías de seguros ofrecen cantidades que están por debajo de las legales, argumentando contradicciones causales que no son las que debieran. Es su negociación, y el fiscal está para velar por que la ley se aplique. Esto en algunos casos, en absoluto puedo generalizar la praxis de las compañías de seguros, que insisto en que cumplen una función social y también de alguna manera humanista. En ese proyecto, si finalmente se articula, creemos que la clave está en el día a día, y por eso

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 20

—lo he dicho en ese informe que emití a la Dirección General de Seguros— es fundamental un código de buenas prácticas, como el que han firmado en otros países, que el fiscal puede promover, así como la autorregulación del sector. El sector del seguro —permítame la extensión, señor presidente, porque creo que el diputado ha sacado a colación un tema interesante— es un circuito económico del dinero. El baremo mueve 2.000 millones de euros, 1.700/2.200 millones, que es dinero, en un circuito en el que están la víctima, el abogado, el centro sanitario, la compañía de seguros, intermediarios, talleres, etcétera, y debe ser un circuito transparente lo primero. Cada uno que reciba la retribución que le corresponda, la legalmente correspondiente —transparencia y ley—, y eso es garantía para todos, para la mayoría de los buenos profesiones que hay en las compañías de seguros, de los que hay en la abogacía, de los que hay en el sector sanitario, y luego la justicia asumiendo su cuota, que es que evitemos demoras, retrasos, que nos esmeremos en buscar soluciones de conformidad en el proceso penal. Eso es ahora mismo lo operativo, lo diario. Si me permiten les diré que yo estoy en el día a día viendo seguimientos con este tipo de problemas. Lo operativo sería ese código; yo estoy actuando ahí en el proceso penal, no puedo salirme, salvo que me formulen una denuncia y pueda investigar. Mi agradecimiento por su intervención.

En cuanto al señor diputado de Convergencia le quedo agradecido. Magistratura de amparo, pues sí; el sentido de la fiscal general del Estado el otro día era ese: defender la vulnerabilidad. Compartir la educación vial, por supuesto; que sean colectivos vulnerables, según la normativa europea, los peatones, los ciclistas, menores, discapacitados, y tercera edad también —que diremos algo al final—, va unido desde luego al cumplimiento de la ley por parte de los ciclistas, eso es evidente. Es más, algún procedimiento tenemos en el que un ciclista atropella a una persona, le causa graves lesiones, y le tenemos acusado por lesiones imprudentes. Es decir, la ley es para todos, también para todos los usuarios de la vía: la tiene que cumplir el peatón, la tiene que cumplir el ciclista; el fiscal debe estar pendiente por si pudiera haber alguna responsabilidad que estuviera en nuestro ámbito, ese principio de protección del colectivo pasa por que el colectivo de ciclistas cumpla, para ser protegido, ese equilibrio. Usted hablaba muy bien del equilibrio, es un colectivo vulnerable, porque lo es, porque es una bici frente a un vehículo a motor, tiene una vulnerabilidad material, y de pautas y de hábitos, pero desde luego debe cumplir las normas. No sé si con esto le respondo a esa forma de equilibrio, vulnerabilidad sobre la base de cumplimiento de la legalidad.

Respecto al Partido Popular mi enhorabuena por su intervención, creo que le ha dejado su compañera, a la que conozco y con la que coincido en foros, y le ha dejado en buena hora, como señala el dicho castellano, porque ha hecho una muy buena intervención. También deseo agradecer sus palabras. La siniestralidad. Como fiscal solo puedo atenerme a los parámetros europeos, esos son buenos para nuestro país, muy buenos; me refiero a la curva de siniestralidad. He dicho que hay un parámetro anual, que es el europeo, que es el que yo sigo, el último es de junio, mi último dato es de junio sobre información de la Comisión de Transportes. Efectivamente estamos en quinto lugar en cifras de muertos por millón de habitantes, estamos en treinta y seis muertos por millón de habitantes, que es un parámetro, como todos, discutible, pero es el parámetro europeo. También es bueno en la curva de los tres años el Plan europeo 2010-2013, ahí está, y aún mejor desde 2001 el Libro blanco del transporte que enlaza con el de 2011. Me debo atener solamente a esas cifras, y efectivamente es muy buena curva. Creo que en esa curva hay mérito de todos, lo único que puedo resaltar es que el incremento de la eficacia penal en los años de esa disminución de siniestralidad coincide con la mayor aplicación del Derecho Penal, pero no puedo decir en absoluto que sea la única herramienta. Todos han colaborado en esto, desde esta Comisión de Seguridad Vial, para empezar, todos, sus iniciativas, el Parlamento con sus leyes, sean más o menos discutibles, por supuesto la Dirección General de Tráfico, todas, la anterior y esta han colaborado; las asociaciones de víctimas, la propia sociedad, las administraciones, las infraestructuras con que contamos en este país, que necesitan más mantenimiento, pero ahí han estado también las que se han realizado; las mejoras en seguridad activa y pasiva de los vehículos que se han ido introduciendo, todo eso desde luego ha colaborado; lo que ocurre —es el matiz—, señor presidente, es que en seguridad vial con esa perspectiva humanista no caben felicitaciones. Esto es lo único que le quería matizar, desde mi perspectiva no ya por fiscal, sino desde mi experiencia, la que tengo, que no es completa en seguridad vial. La propia Unión Europea huye de esas felicitaciones, habla del objetivo cero en 2020, por eso no podemos estar en absoluto satisfechos, yo no lo puedo estar como fiscal, en la medida que responda nunca me oírás decir que lo he hecho bien para conseguir eso, no. Respondo de lo que respondo de los intereses sociales, y además cada víctima es una nada más. Realmente si me piden mi opinión sincera los debates sobre repuntes, éxitos, fracasos, son de las empresas, y esto no es solo una empresa, es mucho más, es una causa humanista, solidaria, es un cambio cultural muy profundo. La seguridad vial refleja mucho más de lo que pueda parecer, no es una cuestión solamente técnica.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 21

Tenemos un proyecto —que ahora aprovecho para hablar de él, ya que lo ha provocado el señor diputado— que para mí es muy querido, y es un proyecto de investigación filosófica. Hemos analizado en un grupo de investigación filosófica las raíces de la inseguridad vial, las actitudes, las ideas que hay detrás, el porqué de la tolerancia con las conductas infractoras, el porqué de ciertas inhibiciones en las apuestas institucionalizadas por seguridad vial de los ciudadanos, el porqué de todo eso, qué late en todo eso. Pues mucho: un modelo social de unos determinados valores, está la tolerancia, el vehículo, el respeto; es decir, hay algo esencial, señor diputado. En los vehículos, en el tráfico demostramos cómo somos como sociedad. Hay un espejo, no hay una sociedad en el tráfico y otra aquí en el Parlamento, somos la misma sociedad, nos tenemos que ver ahí, y es evidente que tenemos que mejorar, y es ir a este fondo; algún día si me lo piden vendré y les explicaré hasta dónde hemos avanzado en lo que es la clave. Poco se habla de ganar la batalla de las ideas, no solo de las técnicas, sino de las ideas de fondo, y esa batalla hay que ganarla. ¿En qué sentido hay que ganarla? Difundiéndola en este Parlamento, en los ámbitos culturales, filosóficos. Nuestra aportación es ese proyecto de investigación; hemos hablado de que hay una idea en el fondo de progreso deshumanizado. Muchas veces se justifica el comportamiento en el tráfico o el que primen intereses económicos sobre los morales, como la vida y la integridad física. Saben ustedes que en Europa la dialéctica es: intereses económicos/vida e integridad física, y hay un ten con ten. Parece que van avanzando los intereses morales, ¿por qué? Porque al final el vehículo se puede asociar indebidamente a una idea de progreso deshumanizado, es un progreso y ya está, y progreso y me compro el coche porque mejoro. En la vida me saco el carné de conducir y es un éxito social; no, mire usted, hay mucho más, ahí falta un progreso ético que podemos todos dar, que lo revelamos en el tráfico. Por eso creo que la seguridad vial debe ser una cuestión de Estado, si me permiten, de consenso —ojalá que lo haya—; veo que hay matices, críticas, que está muy bien que las haya, pero entre todos debemos aportar a lo que debe ser una cuestión ética en nuestro país, y creo que han demostrado la sociedad y las instituciones bastante cuando se ponen de acuerdo. Si me permiten esta valoración fuera de mis funciones, hay una continuidad entre las estrategias de unos y otros Gobiernos, y en cuestiones clave me parece que hay una coincidencia que es esencial; yo llevo aquí ocho años siguiendo a la Comisión de Seguridad Vial.

Voy terminando. Compromiso con las víctimas. Desde luego no nos podemos conformar con lo hecho; como servidor público casi nunca estoy conforme, después de treinta y ocho años de fiscal, qué quiere que le diga, no es esto lo que me surge. Por eso en cuanto a las víctimas yo diría que quizá debería haber una mayor coordinación en los esfuerzos que se hacen por todos, DGT, como he dicho antes, entidades hospitalarias, Policía, Guardia Civil, quizá un protocolo nacional coordinado por partes de todos, de información. Es una demanda, nosotros la hemos impulsado en el Provincial, por ejemplo en Sevilla, el fiscal delegado se echó para adelante y trató de hacer un protocolo para toda Sevilla, para que todo el mundo supiera qué hacer y dónde ir en esos primeros momentos, un protocolo coordinado. Quizá hace falta también liderar —perdón por la expresión liderar—, yo no debo liderar, no es mi función, pero sí facilitar y proponer esa idea.

Seguridad jurídica. Efectivamente el papel, señor diputado, del Derecho Penal es muy relevante; quizá esas ideas culturales son contrarias al Derecho Penal; ese discutir continuamente la intervención penal, discutir la sanción, discutir la intervención del Estado. La ley es un símbolo de tolerancia, de respeto, de igualdad, de una sociedad solidaria, eso es lo que yo veo como fiscal; la ley se puede criticar, cuestionar, las sanciones administrativas, las penales, se pueden mejorar, todos las podemos mejorar, pero luego el progreso cultural es el respeto a la ley, unos ciudadanos que respetan la ley de tráfico no son de segunda categoría, son de primerísima categoría; protegen todas, las administrativas y las penales, protegen la vida, la integridad física, esos valores tan sagrados del ciudadano. En ese sentido estamos ante el Derecho Penal con prudencia, proporción en último lugar, y tratando que sea más eficaz, que llegue a todos, que no haya impunidad. No sabemos cuántos delitos se cometen, eso se lo decía, pero quizá el objetivo sea no que se aplique con una gran exageración, con una reacción grave, sino que se aplique para todos, que llegue a todos, que el ciudadano sienta que no hay impunidad, que la norma penal establece un mecanismo de condicionamiento operante, en el fondo educativo, fíjese, también hay una educación, hay un fracaso educativo de lo que debe ser anterior, pero la norma penal también educa en cuanto que establece en la conciencia de los conductores un condicionamiento, y le hace pensar en los bienes jurídicos.

Ahora sí que termino. Salto a La Rioja, de donde es usted, y también doña Concepción, la señora diputada, hablando de educación. Pues bien, no se trata de los días siguientes, la atención psicológica en algunos casos requiere unas prestaciones de continuidad. Seguro que hacen el esfuerzo que pueden en La Rioja y en todas partes, yo me refiero a algo distinto. Notamos sobre todo en los grandes accidentes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 22

que hemos seguido que hay dos días en que hay psicólogos, todo el mundo está; el tercero y cuarto se queda la víctima, dado que no hay recursos, no puedo hacer un reproche, en absoluto, no soy quién, mi función no es esa; sin una prestación hay muchas depresiones, yo las veo al cabo de dos años en los propios padres. Este trauma dura de por vida. Pero me refiero a esa asistencia continuada que hay diferentes comunidades autónomas que la han iniciado con mérito, que yo lo reconozco, pero hay que buscar instrumentos para que sea más estable. Mi experiencia con las víctimas, señor diputado, es que la asistencia económica va muy unida a la psicológica, la persona que tiene recursos tiene al alcance psiquiatras, psicólogos. Yo he tenido en mi mesa de despacho personas en paro que pierden el trabajo y que están con la depresión por que han perdido al hijo. ¿Qué hacemos con ellos? Siento una impotencia como fiscal porque no están en mí los recursos, y la siento con muchísima frecuencia. Seguro que todos la sienten y aquí hacen todo lo que pueden, y mi obligación es transmitirles mi experiencia diaria con las víctimas más vulnerables económicamente.

Ya sí que termino con la estadística, en el sentido de que como han hecho en otros países para que tengamos una información completa de los delitos, accidentes y sus causas, tenemos un proyecto de criminología que está pendiente de un programa, y se trata de cruzar datos; nosotros tenemos muchos datos sobre procesos judiciales, pero la DGT tiene otros muchos datos y las compañías de seguros tienen muchísimos datos, muchísimos. En nuestra estadística procuramos tener en cuenta la estadística tan rica de las compañías de seguros, también las de la DGT, pero hace falta un estudio científico, coordinar esas bases, y especialistas en estadística y en criminología, para que vayamos en esa dirección y cuando menos contar con una estadística sobre qué. Sobre las causas; la clave para las estrategias son las causas, profundizar en las causas, porque así las estrategias serán más precisas y más acertadas.

Desde luego vamos hacia una tercera edad —en la que yo puedo estar antes que usted, por los años—, aunque hay una tercera edad intelectual, juvenil; la tercera edad es una edad de plenitud; para mí la clave es la juventud —si me permiten la expresión— intelectual y del espíritu, expresión que no pretende ser religiosa, aunque yo tenga mis creencias. La juventud interna no se puede perder. Vamos a una tercera edad y en nuestro país hay que aprovecharla, hay que sacarle todo el partido, son gente de muchísima valía, es un capital que perdemos. ¿Cómo vamos a decirles que no van a conducir? En absoluto, para nada, no es ese el mensaje, si no, no lo he transmitido bien en este momento. El mensaje tiene que ser muy diferente, es la educación, una suma que se tiene que educar siempre, también en la tercera edad, un mecanismo de educación, de adaptación, de acomodación, de detección, de información; se puede hacer muchísimo. He hablado de una norma programática, pues sí, se puede buscar el sitio, me ofrezco para trabajar con ustedes en buscar también ese modelo, como la educación vial en los colegios, pero tiene muchísimo más alcance: información, saber en la tercera edad cuáles son los deterioros. ¿Para qué? Para crecerse ante ellos, pero para saberlo; no se pueden hacer las mismas cosas con veinte años que con setenta, aunque gente con setenta hace más que otros con veinte, también lo saben, por su propia experiencia. Lo que creo es que este país debe potenciar la tercera edad, es un capital humano importantísimo el de la tercera edad, y por supuesto como fiscal jamás propondré nada que no sea la educación, el apoyo, la información, una coordinación de los médicos en algunos casos, ir al médico de vez en cuando, hacerse controles. Terminó diciendo que el reglamento de conductores que es un trasunto de la directiva europea permite muchas medidas educativas, que no es privar de permiso, ir a un control médico; mire usted, le vamos a imponer que vaya para ver esta cuestión, esos controles que al mismo tiempo vienen bien para la educación y para la prevención. Así que en definitiva esa norma educativa ha de ir proyectada para potenciar todavía más a la tercera edad.

Muchísimas gracias, señor presidente, y perdone la extensión de mi intervención; quizá tenga el atenuante, como fiscal que soy, de ser mi primera comparecencia. Mi agradecimiento a todos ustedes por haberme escuchado.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vargas. Desde luego que tiene usted muchos atenuantes, pero lo más importante es su vocación absoluta, su vocación de servicio, y el trabajo importantísimo que están realizando usted y todo su equipo. Esto no es un atenuante, sino que debe ser un eximente. Muchas gracias.

Vamos a suspender la sesión durante dos minutos, para despedir al compareciente, y recibir al siguiente, que puede ocupar su sitio en la mesa. **(Pausa)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 23

— **DE LA SEÑORA REPRESENTANTE DE LA PLATAFORMA MOTERA PARA LA SEGURIDAD VIAL (ALONSO DE ARRIBA), PARA QUE EXPLIQUE LAS PROPUESTAS DE DICHA PLATAFORMA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 219/000708).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a reanudar la sesión con la celebración de la segunda comparecencia. Se trata de una representante de la Plataforma Motera para la Seguridad Vial, con el objetivo de que explique las propuestas de dicha plataforma. Ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. Para sustanciar esta comparecencia, tenemos a doña María José Alonso, a quien damos la bienvenida, al igual que a sus compañeros que han estado aquí desde las cuatro de la tarde, se lo agradecemos, pero creo que ha sido ilustrativa también la presencia del fiscal de Seguridad Vial. Doña María José Alonso va a hacernos una presentación, a partir de la cual tendremos las intervenciones de los grupos. Les voy a dar a los grupos un tiempo de cinco minutos, que creo que es suficiente para las preguntas que puedan formular.

Doña María José Alonso, muy bienvenida, tiene usted la palabra.

La señora **REPRESENTANTE DE LA PLATAFORMA MOTERA PARA LA SEGURIDAD VIAL** (Alonso de Arriba): Muchas gracias, señor presidente, muchas gracias a todos. Es la primera vez que me veo en una tesitura semejante, espero estar a la altura. Se ha aprendido mucho durante la intervención de don Bartolomé, al cual teníamos el placer de conocer por reuniones previas con él, puesto que, aunque no nos ha nombrado, somos colectivo vulnerable y muy bien marcado por el señor Corcuera. Agradecemos la oportunidad que se nos da a un colectivo, en este caso de motoristas, de poder estar en una Comisión y poder expresar, de una manera muy cercana, nada técnica, muy llana, porque lo que queremos es llegarles al corazón sobre todo.

Me van a permitir que haga una especial mención de doña Concepción Bravo, porque gracias a nuestra cabezonería, sobre todo a su paciencia, es por lo que hoy podemos estar aquí, porque ha tenido mucha paciencia con nosotros. También es cierto que le preguntamos ¿podemos decir lo que queramos, guste o no guste, sabiendo que es del Partido Popular y que a lo mejor lo que digamos no va a ser todo de su agrado? Y nos dijo: Haz lo que tengas que hacer y di lo que tengas que decir, con lo cual valor y al toro, Concha. **(Risas)**.

Comienzo mi intervención —voy a intentar ser lo más breve posible, si es que puedo, porque me gusta mucho hablar, pero siempre me pueden invitar otra vez cuando ustedes quieran— señalando que la primera pantalla que ven es una pantalla muy significativa para nosotros porque realmente empezamos a tener contacto con la Comisión de Seguridad Vial entre otras cosas precisamente solicitando esto, un día nacional de la moto, algo que nosotros venimos realizando desde hace varios años, pero que queremos que se institucionalice. ¿Por qué queremos que se institucionalice? Lo van a comprobar a partir de las siguientes diapositivas. Esta es muy bonita, además creo que todos ustedes la conocen muy bien, y quiero que la lean detenidamente, artículo 51 de nuestra Constitución: «Los poderes públicos garantizarán la defensa de los consumidores y usuarios, protegiendo, mediante procedimientos eficaces, la seguridad —ahí estamos—, la salud —también estamos en ello— y los legítimos intereses económicos de los mismos». Creo que todo eso engloba a nuestro sector. Y la segunda parte: «Los poderes públicos promoverán la información y la educación de los consumidores y usuarios, fomentarán sus organizaciones y oirán a estas en las cuestiones que puedan afectar a aquellos, en los términos que la ley establezca». Gracias a esta segunda parte estamos aquí, y les quiero dar las gracias a todos.

Les haré un breve resumen de qué es PMSV, qué somos PMSV. La primera PMSV constituida legalmente fue en 2006, pero empezamos en 2004. En 2006 nos legalizamos, por desgracia —como suele ocurrir sobre todo en nuestro sector a la hora de crear plataformas o grupos moteros—, por el fallecimiento de un compañero en un accidente de moto. Imagínense contra qué fue, contra un guardarrail. El chico se llamaba Roberto, dejó un nene muy pequeñito, con seis meses, y se hicieron una serie de movilizaciones. A aquella movilización, que fue en Galicia —no está don Telmo, se lo trasladan luego—, se unió muchísima gente, incluso gente que no tenía nada que ver con el mundo de la motocicleta. Aquello aunó y nos animó a seguir más adelante, a avanzar y a dedicarnos no solamente al tema de motos, sino a ampliar nuestra visión, a la seguridad, al final seguridad vial absolutamente para todos, porque desde el mismo momento que empezamos a caminar ya empezamos a utilizar las vías.

A partir de aquí, vamos a intentar decirles qué somos, y ya no es Plataforma Motera solo sino todo el sector motero, qué somos. Y como una imagen vale más que mil palabras —intentaré que sea lo más

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 24

breve posible la comparecencia—, me gustaría que vieran de manera muy responsable estas diapositivas, porque para nosotros esto significa mucho, no somos los tarados que vamos por ahí dando gas sino que somos responsabilidad, hacia nosotros mismos y también hacia los demás, puesto que asumimos riesgos, pero también intentamos poner medios por nuestra parte para evitar males mayores en caso de tener un siniestro. ¿Cómo? Con nuestra equipación de protección individual, complementando la formación, de modo individual lógicamente, porque guste o no guste no adquirimos toda la formación que debiéramos por parte de las autoescuelas a la hora de obtener el permiso de conducción, y no estoy culpando a las autoescuelas porque no son ellas las culpables.

Somos altruistas, regalamos nuestro tiempo, nos dedicamos a impartir jornadas de concienciación en institutos, en Fallas, como este fin de semana pasado; apoyamos incluso a las administraciones. ¿Cómo? En cuanto nos solicitan que necesitan hacer unas jornadas de seguridad vial pero que también haya un colectivo de vehículo de dos ruedas, a motor, motocicletas, pero motocicletas de las grandes, como nos suelen llamar siempre, allá vamos. ¿De qué queréis hablar? Nosotros vamos más enfocados al tema de infraestructuras, de seguridad, pero si hay que hablar de formación se habla, y nos dicen: Vale, muy bien, pero tampoco toquéis mucho la moral con las infraestructuras, que no está el horno para bollos. Siempre nos quedamos ahí, pero ahora vamos a tener la oportunidad de hablar de las infraestructuras.

Somos autocríticos, por supuesto, somos los primeros que vemos que hay compañeros que no actúan bien. Ha dicho un diputado aquí esta tarde que muy generalizadamente todos transgredimos las normas de circulación y que vamos un poco más allá, pero no es así. Esto, como en política, los hay buenos, los hay menos buenos, los hay muy buenos, los hay muy malos, pues aquí ocurre lo mismo. En turismos, los hay muy buenos, los hay menos buenos, los hay pésimos, pero también en peatones, ojo con los peatones.

Somos ilusión. ¿Por qué? Porque llevamos nuestras monturas a muchos eventos solidarios y es muy gratificante ver cómo personas mayores y muchos niños se alegran, empiezan a aplaudir, les encanta vernos, y solamente por el hecho de verles sonreír y ver esa cercanía ya merece la pena ser motero.

Aquí tienen un ejemplo de cómo ayudamos a las administraciones, somos solidarios, pero somos concienciación, es decir, cuando no se han hecho campañas por parte de las administraciones dirigidas en concreto al motero —este año sí se han hecho por parte de la Dirección General de Tráfico, Haz tu parte, o las cuñas radiofónicas, poniendo un poco sobre aviso a los turismos sobre que hay otros usuarios en las vías que son vulnerables—, nosotros hemos propuesto estas campañas directamente; es decir, si Mahoma no va a la montaña, la montaña tendrá que ir a Mahoma y en este caso hemos ido a Mahoma y muy bien, nos han acogido con los brazos abiertos y en alguna ocasión han llegado a decirnos: ¿cómo no se nos ha ocurrido a nosotros? Y nuestra respuesta es: tenéis a millones de usuarios en las vías que os pueden echar una mano, que os pueden decir tantos sitios que están en mal estado, tantas ideas en las que nos podríamos acercar porque podríais valorar nuestra situación, y encima es que son gratis, que es lo mejor de todo.

Somos ciudadanos, pero somos ciudadanos con el mismo derecho que cualquier ciudadano que conduzca un turismo y en eso me meto, porque yo también conduzco un turismo, yo también camino, yo también voy en transporte público. ¿Por qué cuando voy en la moto soy ciudadana de segunda y cuando voy en el coche soy ciudadana de primera? Me pongo de ejemplo, pero igual que yo todos los compañeros, algunos de los que están aquí que me acompañan.

Una cosa importante, que parece que a casi todo el mundo se le escapa, es que somos un flujo importantísimo a nivel económico, vamos a meternos con los dineros que eso parece que sí importa. Hay más de 24.000 puestos de trabajo relacionados con el sector de la motocicleta, tanto empleos directos como indirectos; podrían ser más pero por desgracia con esta crisis han cerrado cinco fábricas, nada más y nada menos que cinco fábricas.

También somos referentes profesionales, que es otro aspecto que creo que tampoco se tiene muy en cuenta, y no me refiero solamente a los campeones de motociclismo, que es evidente que los tenemos, pero que nosotros queremos hacer llegar un poco más allá a nuestro sector. Nuestro sector no son los campeonatos de motociclismo, moto, moteros, motoristas, somos los 365 días del año. Hay quienes vamos a trabajar en motocicleta, nos movemos habitualmente con motocicleta. Por cierto, el otro día me dijeron: tienes que preguntar a sus señorías si hay alguno que sea motero. Alguno hay por ahí detrás, y también el señor Sixto, valenciano, muy bien. Pues nada, mantendremos una relación más habitual para salir de ruta y de almuerzo. **(Risas).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 25

Referente a estos profesionales, van de color verde, no sé si les suena de algo, profesionales de la carretera que gracias a ellos y a sus motos muchos pueden decir que siguen vivos. Nadie se acuerda de ellos, son motos, tan malos no seremos, digo yo.

Antes el fiscal hacía referencia a esa ayuda a los mayores, a ese reciclaje de los mayores, y también a la infancia. Como verán en la diapositiva, eso ya se viene haciendo y se viene haciendo por parte de un colectivo, unos cuantos tarados que van en motocicleta y que han dicho: hay gente mayor, que no va solamente en motocicleta, que necesitan un reciclaje porque todo avanza, la normativa avanza, incluso los vehículos avanzan, avanzan más los vehículos que la normativa, y por supuesto avanzan más los vehículos que la infraestructura —y luego verán unos ejemplos de alguna infraestructura—. Nosotros hemos pensado que parte de ese tiempo libre que tenemos queremos dedicarlo a esos mayores que, por desgracia, por la edad, van perdiendo muchas facultades, no se atreven a pedir esa ayuda para ponerles al día sobre determinada normativa y desde aquí quiero hacer un guiño a alguien, por si le llega a doña María Seguí, de que en las cartas que se van enviando sobre que hay que renovar los vehículos porque ya tienen siete años —fíjate tú qué antiguos son—, también aparezcan en la parte de atrás infografías sobre nuevas señalizaciones, sobre el uso en los nuevos vehículos que vayan a adquirir, si es que pueden permitírselo, del ABS, estos sistemas de seguridad tan buenos que hay ahora y que hay gente, por ejemplo, como mi padre, que se sacó el carné hace cincuenta años, que lógicamente si adquiere un vehículo nuevo ahora le va a costar muchísimo adaptarse a él, y eso puede provocar accidentes, y muchos.

Hay una cosa que, por desgracia, vemos mucho —me estoy saltando a la torera totalmente el guion, estoy como siempre improvisando, no sé para qué escribo tanto—, como verán en las diapositivas, hay una persona a la izquierda vestida de doctor, muy apañado él, y a la derecha otra persona que lo ve y seguro que lo primero que dice es: Me da grima, esta persona no me inspira confianza. De estos hay muchos, miles, millones. El hábito no hace al monje, las apariencias engañan, a lo mejor uno de estos tan radicales que ves así te puede salvar la vida en un momento determinado. ¿Con esto qué quiero decirles? Que, aunque seamos moteros, no transgredimos siempre las normas, no siempre vamos locos; lo normal en un motero, motero de pro, es ayudar siempre a quien sea. El señor Sixto, si es motero, y el compañero también, lo saben. Es algo que nace en nosotros, no se puede dejar a nadie tirado en la carretera, pero es que, aunque esté parado, solo por estar parado, que a lo mejor no le ocurre absolutamente nada, pero por si acaso tú te paras y preguntas. Las apariencias engañan.

¿Qué queremos ser? Esto sí que quiero leerlo. Queremos ser visibles, tanto para las administraciones como para el resto de usuarios. Esto, ¿qué significa? Concienciarse, pero tanto por el potencial económico que suponemos, que hay que sacar tajada porque realmente suponemos mucho dinero para este país, como por desgracia por el potencial negativo en las carreteras, en los viales urbanos, no solo interurbanos, también urbanos, porque a la hora de dar los datos de los fallecidos el domingo por la noche se dice: este fin de semana han fallecido tantos, en vías interurbanas. ¿Qué pasa con los de las vías urbanas? ¿Y los que fallecen de lunes a viernes, qué pasa? ¿Esos no se dan?

Queremos ser visibles para el resto de usuarios con campañas específicas de concienciación y civismo, que es otra palabra que parece que a la gente se le olvida. Cierto es que la DGT, como comentaba antes, ha realizado algunas campañas como Te dejo mi moto, pero se podría hacer alguna otra campaña para los turismos, en lugar de decirnos a nosotros Hazte ver, a lo mejor a los turismos habría que decirles Hagan ustedes por ver, por ejemplo.

Otra cosa que también nos mina un poco la moral es el IVA. ¿Qué pasa con ese IVA? Si ustedes quieren que nosotros pongamos nuestros medios, que ya los ponemos y nos gastamos una pasta en nuestra equipación de protección individual, yo creo que podremos adquirir un material mejor si el IVA de ese material es un poco más reducidito. Pregunto. Pero luego vamos más allá. A la hora de adquirir una moto, ¿por qué ese impuesto es diferente al impuesto que paga un turismo si encima mi moto emite menos emisiones que un turismo?

El impuesto de circulación, otro impuesto más. ¿No sería más lógico hacerlo por sostenibilidad y no por cubicaje? Las emisiones son menores por parte de las motos, pero es que también el desgaste es menor, por la zona donde circulamos, el espacio de aparcamiento también es menor. Recuerden los que no son moteros, si es una moto un poco grandecita —no sé qué moto tienen sus señorías— lo normal, por espacio, es que cada vehículo equivale a tres motos, si son unas motos un poquito más grandes pongámosles dos motocicletas, pero va ahí la cosa a la par.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 26

Respecto a las tasas de tráfico, se paga igual que los turismos. ¿Por qué si ocupamos menos espacio, desgastamos menos pavimento y transportamos menos carga?

Y aquí llega mi parte favorita, los planes PIVE, tremendo. Si contamos el PIMA Aire, es motos 1, coche 7, nos ganan por goleada, fatal, y más aun, como diré más adelante, según el Plan sectorial estratégico de seguridad vial para motocicletas y ciclomotores, nos tienen como vehículo de movilidad sostenible, menos mal, si no llegamos a ser sostenibles, apaga y vámonos.

Tarifas en los peajes, otra cosa ya de órdago a la grande. ¿Por qué tenemos que pagar igual que un turismo? ¿No estamos copiando las cosas de Europa, que parece que ahora nos fijamos mucho en Europa para todo? Pues vamos a fijarnos, por ejemplo, en el país más cercano que tenemos, que es Francia. En Francia hasta existen carriles específicos para motocicletas, tampoco es que queramos llegar a tanto. En Cataluña hay algunas zonas —soy consciente de ello por compañeros que afortunadamente tienen la suerte de estar por allí, aunque ahora han bajado bastante—, en las que pasando por una zona de pago, que no es el Teletac, si vas con moto pagas menos, pero tampoco es de lunes a domingo, son determinados días y determinadas horas, con lo que tampoco está la cosa muy clara. Quiero decir que a raíz de esto, desde la Plataforma Motera para la Seguridad Vial hará casi dos años, cogimos el listado de la Comisión de Seguridad Vial y enviamos una carta a todas sus señorías solicitando una reunión para, entre otras cosas, que se elevase a proposición no de ley hacer una tarificación específica para peajes para motocicletas. Nos recogió el guante en primera instancia Unión Progreso y Democracia, el señor Cantó, que está en las fiestas de la Magdalena, muy bien allí, y a continuación llegaron a un acuerdo con doña Concepción Bravo, del Partido Popular, y la cosa está ahí, ya nos contarán cómo va el asunto. **(Un señor diputado: Espérate)**. Luego comentamos porque esto parece muy ameno, me gusta, menos mal, porque yo tenía tensión y veo que la cosa está yendo bastante bien.

¿Qué necesitamos cambiar? Vean esta imagen, recreéense en ella, porque lo podemos tomar un poco a risa, pero de risa no tiene absolutamente nada, porque a fecha de hoy la imagen superior derecha, que tiene los dos interrogantes, eso a fecha de hoy, que está descatalogadísimo, se sigue instalando. Por tanto, necesitamos cambiar la forma de ver la seguridad vial por parte de toda la ciudadanía y en este caso por parte de esta sala. Deben aprender a prevenir, como bien decía don Bartolomé, educación, prevención, formación, para no tener que ejecutar. Es mejor invertir en adecuar los viales, en educación, en formación, en mantener nuestro patrimonio vial —patrimonio que es de todos, las carreteras las pagamos todos—, que tener que invertir en indemnizar a los accidentados, a las familias de los fallecidos. Está en sus manos, las de todos ustedes, obligar a cumplir los planes estratégicos para los cuales invirtieron mucho tiempo y mucho dinero, aquel famoso grupo GT 52, del que nunca más supimos.

En cuanto al plan sectorial, algunas medidas se cumplieron, es cierto, pero hay otras muchas de ese árbol de soluciones que no. Tras la polémica de la división en fases del acceso al permiso A, por ejemplo, AM, A1, A2, A, nos encontramos con sorpresas a nivel formativo, como son lo que nosotros llamamos el B+3, que una persona con tres años de antigüedad en el permiso de conducir de un turismo pueda adquirir una motocicleta, un *scooter* de hasta 125 centímetros cúbicos. ¿Alguien sabe si esa persona, incluso, ha llevado bici en su vida y ahora puede llevar una moto? ¿Alguno de aquí sabe la diferencia que hay entre girar a la derecha con la moto o girar a la derecha con un coche? Porque dirán: si con un coche hago así con el volante, con la moto también, pues no, no es lo mismo, pero no pasa nada. Había que subir el sector, había que tener contento a Anesdor, pues vamos a darle tablilla para que suba la economía, que estaba la cosa bastante achuchada, bien, si eso está muy bien, pero obligando a tener unas clases formativas antes de que esa persona salga a la calle con ese instrumento, y digo instrumento, porque para esa persona no es un vehículo, es un instrumento que le va a llevar, pero encima un instrumento que no sabe manejar, un instrumento de matar.

Las claves por las que en teoría se desglosó el acceso al A, las claves que en su día pudimos escuchar, es por la potencia, había que ir accediendo poco a poco a la potencia de la motocicleta porque, si no, te podías dar un buen tortazo. Y digo yo, ¿y esto por qué no se hace con el carné B? Yo con dieciocho años puedo coger un coche, si tengo un nivel económico bueno, un cochazo de estos de 200 caballos, voy a poner menos, de 150 caballos y resulta que con la moto no. ¿Qué pasa, que me voy a matar más con la moto que con el coche? A lo mejor, pero es que resulta que con la moto no hace falta que vaya a 100 kilómetros por hora, a 30 kilómetros por hora me puedo matar si me doy un mal golpe, claro que me puedo matar si me doy un mal golpe. Entonces no es cuestión de la potencia, es cuestión de la formación y, por supuesto, de la equipación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 27

Esta otra imagen es de este mismo fin de semana, una carretera en Cantabria, dominguito por la mañana, compañero con su moto, con su grupo y se encuentra esto, un turismo había impactado contra ese guardarraíl y se quedó así, y así seguirá. Ahí lo dejó caer.

Estos son datos de la DGT. Van bajando los fallecidos en motocicleta, el año pasado han muerto dos menos, vamos a dar aplausos. ¿Nadie se fija en las zonas urbanas?, porque en la zona urbana ha subido. ¿Y por qué ha subido en la zona urbana, qué motos son las que circulan por zona urbana mayoritariamente? Hemos hablado hace un rato, las *scooter* de 125, según datos de la Fundación Línea Directa en un estudio que han hecho sobre accidentalidad 2009-2013. ¡Qué casualidad! Más árbol, el árbol de soluciones. Sí, hay algunas que se han cumplido, pero como ven aquí no. De las diez carreteras con tramos de concentración de accidentes más peligrosos de España, tres están en la Comunidad de Madrid, y en uno de esos tramos, hace dos fines de semana falleció este chico, amputación contra un guardarraíl. A este chico ya no le llegan las medidas, ¿qué le dices a la familia, qué le dices?

El acondicionamiento de las infraestructuras es importantísimo por lo que he comentado antes, el patrimonio. El patrimonio hay que conservarlo porque llega un momento en que, si no lo conservas, al final te va a tocar hacer uno nuevo, la ley del 1-5-25, no sé si lo han escuchado alguna vez. Es mejor invertir un euro ahora que no dentro de cinco años tener que invertir veinticinco en lo mismo. Está claro que hay que velar por la seguridad de todos los ciudadanos, absolutamente de todos.

En este árbol se habla del fortalecimiento de la motocicleta como elemento de movilidad, aquí lo ven. He hecho un emoticono gracioso porque creo que hay que tomárselo con un poco de humor.

Continúo con algo que para nosotros es muy importante, la formación. Es básica, es la gran olvidada, y quiero hacer un guiño desde aquí a los formadores viales, con los cuales afortunadamente tenemos muy buena relación, intercambiamos muchas opiniones, tenemos muchos debates y ellos mismos nos hacen llegar su tristeza por no poder llegar a enseñar todo aquello que quisieran porque tienen marcadas unas pautas y esas pautas también —hay que ser autocríticos y voy a ser autocrítica— nos vienen muy bien a los que nos vamos a sacar el carné, porque dices: tú enséñame a hacer el circuito, que me ahorro unos dineros en las clases prácticas, y así apruebo el carné cuanto antes. Hay que quitar de la cabeza a la gente esta mentalidad, porque más vale que te gastes cien euros más en unas prácticas a que al año te hayas impactado contra un guardarraíl o contra una farola o contra un bordillo y en el mal menor es que te hayas roto los huesos, pero el mal mayor es que fallezcas. A estos formadores hay que apoyarles, hay que darles las herramientas suficientes para que —y ahora voy a hablar en general no solamente de los motociclistas— todos, cuando realmente salimos de una autoescuela, salgamos formados, bien formados. En la moto, evidentemente, es más importante, porque de tu técnica va a depender poder esquivar muchos males mayores y muchos peligros que tenemos no solo en las carreteras secundarias, sino en la ciudad, que es donde más peligros tenemos por la mala praxis de otros conductores, de muchos, que no nos ven, y es cierto que no nos ven.

Necesitaríamos que de una bendita vez —y esto también lo ha dicho don Bartolomé, permitan que me repita un poco en lo que él ha dicho antes— se haga una asignatura de educación vial ya, es que lo necesitamos ya, desde pequeños, porque desde pequeños van los nenes y las nenas al cole con sus padres, lo ideal es que fueran andando, pero van con bicicleta o incluso en autobús escolar y vemos esas barbaridades de esos padres aparcando en doble y triple fila, dejando que los chiquillos salgan por la parte que da al carril, no por la parte que da a la acera. Te quedas alucinada. O esas otras mamás o papás que van deprisa y, aunque está a cincuenta metros el paso de peatones, como llegan tarde, los cruzan por cualquier lado. ¿Esto qué es? Van también sin sillitas de retención infantil, porque, si total, está a cien metros de casa el colegio. ¿Esto qué es? Esto no puede ser así. Es importantísimo, porque si educas desde la base y, como dice un compañero, el árbol está derecho desde el principio, de grande ya no se tuerce. Esto es así de claro y de duro.

El reglamento general de circulación. Habría para dos tardes enteras más. Está obsoleto y espero, señor presidente, que algún día de estos se haga uno nuevo. Esperemos que sí. Se está haciendo largo, eterno y con muchas, muchísimas contradicciones. Pero ahora voy a barrer un poco para casa. Hubo un borrador que era el que se suponía que iba a permitir a los motoristas circular por el arcén cuando las condiciones del tráfico fueran pésimas, es decir, cuando hubiese atascos y la circulación estuviera casi parada, que es lo lógico. Hay que ser cívico, hay que tener empatía —que es una palabra muy bonita— y no deseárselo el mal a nadie, y si nosotros vamos en moto y nos pueden ayudar a que lleguemos antes al trabajo, ¿por qué nos van a tener retenidos atrás, y más en verano con el calor que hace o en invierno con el frío que hace? Eso de repente ha desaparecido del nuevo borrador del reglamento general de circulación,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 28

y creo que es un craso error. Como es otro error que no haya una unificación en la normativa, es decir, por un lado está el reglamento general de circulación y por otro las ordenanzas municipales, donde cada cual hace lo que quiere. Voy a hablar ahora de Valencia, que es donde vivo yo. De repente se decide ayudar a los motoristas y se habilita el carril bus-taxi para que también circulen las motos. Muy bien, ¿y nadie ha explicado que eso puede ser peligroso, nadie ha explicado que eso hay que regularlo en una ordenanza? Porque tiene que estar plasmado en algún sitio. ¿Nadie ha explicado que eso puede ser una ilegalidad de cara a otros que circulan por ahí, nadie ha explicado que tú vas por el carril bus porque puedes ir por el carril bus? Es decir, el bus para en un sitio determinado y tú no puedes decir que te está molestando y te vas a la izquierda, no, tienes una continua y tienes que respetarla. Eso no se explica, queda muy bien hacerte la foto y decir ahora pueden circular motos por el carril bus. Eso no se puede hacer así, tienen que contar con las asociaciones, porque a lo mejor no nos interesa que eso se apruebe. Lo dan por hecho porque hay cuatro que han dicho que estupendo, que el carril bus para nosotros. No, porque eso puede ser peligroso para nosotros.

Voy a ir acabando y me voy a referir a las cosas más básicas. Necesitamos de ustedes que achuchen, dicho llanamente, a quien corresponda para el cuidado y mantenimiento de infraestructuras. Por favor, de una bendita vez, que pongan los SPM en todos los guardarraíles, en todos, es una inversión que creo que merece la pena porque significa salvar vidas. Badenes en las ciudades. ¿Qué son los badenes? Son machacavehículos, machacaespaldas, porque eso no se tiene en cuenta, y además contaminan más también porque hay que reducir la velocidad, y si estamos con la sostenibilidad, eso no me cuadra demasiado. Se produce un desgaste de neumáticos, ¿eso qué supone? Un 25% menos de vida del vehículo que tiene un coste, y parece que tampoco se tiene en cuenta. Y el remate son los pasos elevados de peatones, es la moda de poner los tricolores, se conoce que debe hacer una partida de color azul, rojo y blanco y se pone para que se vea. Oiga, mire, no es cuestión de que se vea, es que esa pintura en un 95% de los casos no es una pintura antideslizante, seguro, eso supone que motoristas y ciclistas se pueden ir al suelo, y no hace falta que caiga un chaparrón; en ciudades del litoral, con un poco de humedad que haya, a nada que toques te vas. En cuanto a las alcantarillas, qué manía de no dejarlas a nivel y no ponerles una capa protectora, porque con eso también te vas al suelo. Grietas —lo siento Concha, ya te dije que esto es lo que había (**Risas**)—, una rueda de una moto se mete en una grieta y nos vamos al suelo sí o sí, y lo digo en serio, nos vamos al suelo. Señales verticales, estamos en 2015 y ya hay un material específico para que las señales sean flexibles y no sean tan lesivas, con lo que en caso de impacto no sufras daños mayores, por ejemplo, como los banderines de córner.

Para resumir, ¿qué necesitamos de ustedes? Su ayuda, simple y llanamente. Los que son moteros sabrán lo que significa esta diapositiva; cuando ustedes vayan circulando por una autovía, por una carretera secundaria o por cualquier sitio y vean un casco en el suelo, ¡joj! eso es porque alguien necesita ayuda y es un motero. Eso es lo que necesitamos. Gracias. (**Aplausos**).

El señor **PRESIDENTE**: Doña María José Alonso, le agradezco muchísimo, primero, el esfuerzo de preparar la presentación y, después, de contárnosla con tanta eficacia.

Pasamos al turno de los distintos portavoces. Esta es una comparecencia solicitada por el Grupo Parlamentario Popular y, por tanto, incluso también por alusiones (**Risas**), tiene la palabra doña Concha Bravo.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Muchas gracias, señora Alonso, no me acostumbro al tratamiento de señora entre nosotras, pero el sitio donde estamos así lo requiere. Quiero agradecerle su intervención, su cariñosa, sentida y coloquial intervención, brillante por otro lado; que haya realizado la intervención de una forma fluida, dinámica y coloquial no quiere decir que no haya sido brillante, tal y como lo hace siempre, porque además usted le pone mucho cariño, mucha pasión, incluso enfado a veces, como también sé. Yo sabía perfectamente que usted iba a venir a contar la realidad de los moteros, por eso mi interés en que la Plataforma Motera de Seguridad Vial estuviera hoy aquí. Llevamos mucho tiempo hablando y me alegro muchísimo de que estén aquí, porque pensaba que se pasaba la legislatura y no conseguía que ustedes vinieran.

Creo que todo lo que ha dicho es muy sensato. Hay muchas cosas que hay que mejorar, en el Partido Popular lo sabemos y hemos servido de cadena de transmisión para hacer llegar todas estas reivindicaciones que usted ha planteado aquí, que realmente compartimos; de hecho, incluso hemos tenido reuniones sectoriales —la Comunidad de La Rioja se está convirtiendo en protagonista en esta Comisión— y en la Comunidad Autónoma de La Rioja hemos intentado ayudarles en la medida de lo posible. Ustedes han

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 29

venido de diferentes comunidades autónomas. No está el presidente, que es de Galicia, pero el señor vicepresidente de la Mesa tiene muchísima relación con él y mantiene el contacto.

¿Por qué quería yo que viniera la Plataforma Motera de Seguridad Vial? Por la última parte de su epígrafe, por esa apuesta que ustedes hacen por la seguridad vial. Hay un tema que yo compartí con ustedes desde la primera reunión que tuvimos con los gestores de residuos —ustedes se acuerdan bien de aquella reunión, tan divertida, por cierto—, esa apuesta sería que ustedes hacen por la educación. No es la primera vez que en esta Comisión hablamos de educación, creo que de una forma o de otra, ya se trate de debates de proposiciones no de ley o de comparecencias, acabamos hablando de educación, de sensibilización, de formación, de prevención; son conceptos que están muy ligados a la seguridad vial. La tarde ha sido muy ilustrativa, tanto por la intervención del fiscal, que ha sido brillante, como por la suya, que ha sido igualmente brillante, además se le nota a usted un matiz radiofónico con el que gana mucho a la hora de hacer una intervención parlamentaria. Insisto, la educación —lo dije en la anterior comparecencia de la directora general— es clave, y también creo que es clave que nos organicemos, porque los ayuntamientos lo estamos haciendo por un lado y los gobiernos regionales por otro. A ustedes les conocí en un parque infantil que de forma altruista y voluntaria había organizado nuestro amigo Candi, y le nombro coloquialmente porque, como él sabe, para mí ustedes hoy son un grupo de amigos. No soy motera y además no voy a montar en una moto, no tengo edad; en la bici sí, pero en la moto no. Ya saben que cuando me inviten al día nacional de la moto —que lo haremos— llevaré mi Citroën 2CV para apoyar.

Es verdad que hay que hacer una apuesta seria por la educación, por todo lo que implica. Desde el Partido Popular estamos trabajando con otros colectivos para organizar un poco todo esto, insisto en que somos muchos, pero hablo de la educación a lo largo de toda la vida —creo que lo ha dicho el fiscal, pero usted también—, incluso desde la guardería, ¿por qué no unas nociones de 0 a 3 años de la mamá diciendo: tienes que salir por aquí? Muchas veces vas a pasar y ves a un papá que está con el semáforo en rojo y dices: quieto, porque estás dando un mal ejemplo. Se trata de organizarlo bien.

Para terminar —porque a mí me pasa como a usted, que nos enrollamos— pido la ayuda —sé que la tengo— de todos los grupos parlamentarios. Usted comprobará que en esta Comisión hay un clima de trabajo, de consenso —así ha venido siendo durante toda la legislatura—, y en este momento estamos incidiendo en dos colectivos muy vulnerables, el mundo de la bici y el mundo de la moto, porque en el panorama de nuestras ciudades —usted se ha referido abundantemente al tema urbano— se está usando cada vez más *in itinere*, para ir al trabajo. Los diferentes partidos políticos tenemos que seguir implicándonos y además creo que ahí no hay diferencias, por lo menos en esta Comisión trabajamos al unísono.

En breve presentaré una proposición no de ley de la mano de ustedes, porque en realidad son ustedes los que me han ayudado a presentarla, para institucionalizar este tema. Es un mero reconocimiento, pero quiero que esta PNL se apruebe en esta Comisión y que el segundo domingo de junio podamos apoyarles. Pero, sobre todo, ¿por qué les apoyamos? Por ese reconocimiento a los moteros. Me quedo con esas dos imágenes —y con esto termino— que usted ha señalado. Los moteros no son peligrosos, son unas personas educadas, cívicas, responsables, tolerantes, lo mismo que los ciclistas, lo mismo que los conductores, lo mismo que los peatones. En esta Comisión lo que tenemos que hacer es trabajar por ese concepto que está ahora tan de moda, pacificar las ciudades, integrar y ver cómo podemos trabajar de forma conjunta.

Como la luz no se me ha puesto en rojo, señor presidente, voy a hacer una puntualización más. Conozco todas sus reivindicaciones, podríamos hablar de ese plan de la moto, usted lo ha especificado muy claramente, sabemos cuáles son sus principales reivindicaciones, como el tema de los SPM y los guardarraíles, reivindicación muy importante en la que seguiremos trabajando, lo mismo que en todas las demás.

El señor **PRESIDENTE**: No se ha puesto en rojo porque está programado para diez minutos, pero usted tenía solo cinco y ha gozado usted con generosidad de los cinco minutos. Vamos a reprogramarlo. **(Risas)**.

Ahora tiene la palabra un portavoz motero y valenciano, el señor Sixto.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Agradezco a la señora Alonso su interesantísima intervención. Hay que poner en valor lo que está sucediendo y es que un colectivo de ciudadanos organizados venga al Congreso de los Diputados a exponerle al conjunto de los grupos parlamentarios sus reivindicaciones. Es así como se mueven las cosas, es así como se acaba llevando a esta casa una reivindicación y haciendo que los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 30

grupos parlamentarios seamos conscientes de una problemática que es necesario solucionar. Es un mecanismo de participación importantísimo en democracia que yo quiero poner en valor.

La segunda cuestión que quiero poner en valor es algo a lo que se ha referido en su intervención, algo consustancial con la inmensa mayoría de la gente que utiliza la motocicleta, y me refiero al código ético, a los valores ligados al uso de la motocicleta, a esa cortesía a la hora de circular. Ese saludo, esa ayuda garantizada por parte del colectivo motero es algo sumamente importante que se agradece en un entorno que muchas veces resulta agresivo y es un valor importante que hay que resaltar, junto con lo primero que he dicho que es que un colectivo venga al Congreso de los Diputados a exponer sus reivindicaciones legítimamente y a exigirnos a los representantes públicos soluciones a los problemas. Quiero, por tanto, poner en valor también la cuestión de los valores y el código ético de la motocicleta.

Desde mi grupo parlamentario le queremos trasladar la total solidaridad con las reivindicaciones, como no puede ser de otra forma, como me imagino que la tendrán del resto de los grupos parlamentarios, porque la moto no es patrimonio de ningún grupo ni de ninguna sensibilidad política; en moto va gente de todas las sensibilidades políticas y de todos los partidos y todos los que somos usuarios de una motocicleta hemos padecido las grietas, los problemas de las infraestructuras, los problemas de las pinturas, la inseguridad y algo que es común en todos, la conciencia de que somos muy vulnerables cuando estamos subidos a una motocicleta o a una bicicleta, es decir, que el primer parapeto es nuestro propio cuerpo. Desde esa conciencia quiero agradecer y compartir todas las reivindicaciones que solicitan mejoras, eso no se puede abandonar nunca. Aunque este Gobierno, el próximo, el que sea, asuman la utilización de los sistemas de protección para motoristas en todos los guardarraíles, el cambio de todas las pinturas en todos los suelos y la correcta nivelación de las tapas de alcantarilla en todas las ciudades, habrá que continuar vigilantes en esos temas para que la reivindicaciones se lleven adelante y se culminen.

Exactamente igual ocurre con los temas de desigualdad. El tema sangrante de los peajes, el IVA, los planes PIVE, que también son necesarios —yo tengo una motocicleta que tiene unos cuantos años—, son una serie de desigualdades en el tratamiento de turismos y motocicletas que no tienen ningún sentido. Habría que justificar muy bien por qué se mantiene esa igualdad cuando no es el mismo consumo de espacio, no es el mismo consumo de carburante, no se traslada al mismo número de personas. Por tanto, esta diferencia debería reflejarse en todas las cuestiones impositivas, de peajes y otras relacionadas.

Para terminar, quiero hacer un par de reflexiones. Compartimos la importancia de la formación y que las cosas a veces no son tan fáciles como parece, me refiero al asunto de la ciudad de Valencia y a poder circular por los carriles bus y demás, y sobre todo a la mala praxis de otros conductores a los que somos muy vulnerables ciclistas y motoristas —lo digo porque me muevo en los dos vehículos—, que es la que nos produce esa sensación de vulnerabilidad; muchas veces el accidente está provocado por la mala praxis de otros conductores, y no quiero decir que todos los que utilizamos bicicleta o motocicleta seamos magníficos conductores —se ha comentado la estadística de los fallecidos en zona urbana, y no quiero entrar en guerra de estadísticas—, pero muchas veces el responsable del accidente no es el que circula en una motocicleta sino alguien que comete una imprudencia y circula a una velocidad indebida por un entorno urbano, entorno urbano en el que no se limita la velocidad para favorecer la movilidad de bicicletas y de motocicletas, que es lo que acaba provocando desgraciadamente estos accidentes.

Se me acaba el tiempo. La intervención me ha parecido magnífica y espero que continúe la reivindicación durante mucho tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sixto, por su extrema disciplina en el uso del tiempo. Tiene la palabra don Feliu Guillaumes, en representación de Convergència i Unió.

El señor **GUILLAUMES I RÀFOLS**: Gracias, señora Alonso, representante de moteros y moteras. No voy a retirar nada de lo que he dicho, pero sí quiero matizarlo.

Habría que diferenciar entre moteros y los que conducen motos, a los moteros de los motoristas, y luego entenderá por qué. Los moteros en mi ciudad son gente que ayuda en la fiesta mayor, gente que organiza actos propios, gente que, a pesar de tener el aspecto que usted nos ha mostrado en las diapositivas, ayudan en actos cívicos. Luego están los usuarios de moto, y a veces entre los usuarios de moto hay cierto grado de incivismo, propio, supongo, que de la propia ligereza de la moto —no vamos a hacer juicios morales— que se presta a hacer según qué cosas. Por eso digo que no retiro mis anteriores comentarios, pero voy a hacer una defensa de los moteros, entre otras cosas porque yo soy de Mollet del Vallès —no sé si les suena, si no les sonará Martorellas— y lo que ha dicho sobre el factor económico usted comprenderá que en mi ciudad lo entendemos perfectamente. Teníamos la Derbi, luego Piaggio, y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 31

hemos visto un polígono industrial floreciente convertido en un auténtico desierto después de la retirada de la empresa. Soy de una ciudad motera, durante muchísimos años tuvimos allí al campeón Ángel Nieto, tuvimos al campeón del mundo de motociclismo y tuvimos radicada una empresa, etcétera, por eso sé de lo que hablo y por qué lo critico, pero efectivamente la organización motera en mi ciudad, que se llama Los Imperiales, es muy fuerte y es una entidad potente a la hora de organizar actos cívicos.

Usted habla de las protecciones de goma para las alcantarillas. Después de buscar mucho, efectivamente es algo que existe y se puede arreglar y además no es complicado ni caro —es que fui concejal de vía pública también—; mucho más complicado fue lo de la pintura. Al final yo le llamaba la guerra de la pintura porque teníamos que optar entre que resbalara o que se borrara a la primera humedad, la que brillaba aguantaba pero resbalaba y la otra te desaparecía con cuatro gotas que cayeran. Ahora existe la pintura de dos capas y esto se puede arreglar. Implanté también, con una cierta incomprensión por parte de mis conciudadanos —no sé usted qué opina, igual voy a quedar mal—, el cojín berlinés. El cojín berlinés es muy agresivo para el usuario del turismo pero en cambio entiendo que para el motorista tiene que ser cómodo porque efectivamente le ayuda a reducir la velocidad pero no es agresivo para él. En cambio, entre los usuarios del turismo genera una gran incomprensión porque, como mínimo, es perturbador, hay un momento en que quedas torcido y aunque de hecho esto no haga daño a nadie, la gente se siente perturbada. En cuanto implantas el cojín berlinés en tu ciudad oyes comentarios, aunque lo hagas para los usuarios de motos y bicicletas.

En definitiva, lo que quería decir es que comprendo lo que dice el sector económico y conozco lo que es un motero y el compromiso cívico que esto significa. También entiendo claramente como exconcejal de vía pública lo que ha dicho sobre las entradas y salidas de las escuelas. No sé si es políticamente correcto decirlo, pero se me pasó por la cabeza el que podría haber sido lema de una campaña: El beso, en casa, porque llegan a la puerta de la escuela, salen, los papás le ponen bien la bufanda al hijo, le dan el beso y luego avanza el siguiente coche, sale el siguiente niño, también se le arregla la bufanda, se le da el beso y, mientras tanto, allí se monta una situación desde un punto de vista de seguridad vial, como mínimo, altamente peligrosa. O sea que soy consciente de lo que usted ha dicho y, aunque también sea políticamente incorrecto decirlo, tiene razón.

Recojo el guante en el tema de los SPM. En cuanto a la formación tiene, usted toda la razón, nunca me atrevería a coger una motocicleta sin carné, no me atrevería. Y acabo con la siguiente frase: sería interesante que todos los motoristas fueran moteros. Si todos los motoristas fueran moteros, estoy seguro de que tendríamos un elevado nivel cívico en nuestras carreteras.

El señor **PRESIDENTE**: Para acabar el turno de portavoces, tiene la palabra el señor Canongia, del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **CANONGIA GERONA**: Muchas gracias, doña María José Alonso, y gracias a Plataforma Motera para la Seguridad Vial por existir, hay que darles las gracias.

Estoy con el señor Sixto en que hoy estamos haciendo un ejercicio claro de democracia; una asociación cívica que trabaja para la colectividad viene al Congreso a exponer sus reivindicaciones. Yo diría que todos los miembros de esta Comisión suscribimos el 99,99% de lo que usted ha dicho, quizá quedaría algún matiz porque todo es matizable en esta vida. Dicho esto, estamos en la Cámara legislativa y, desde mi punto de vista, lo que nos interesa es el derecho comparado, ver lo que hay en otros lugares que no tenemos aquí y qué podríamos hacer para mejorar la seguridad vial, que es sobre lo que estamos discutiendo.

Tengo una serie de preguntas preparadas para formularle. Tampoco tengo clara la respuesta, sencillamente son preguntas que yo me he hecho a lo largo de mi vida y que creo que son interesantes. La primera de ellas sería la del carné de conducir, pero ya me ha dado usted la respuesta antes de hacerla. Otra pregunta es sobre el caballaje en las motocicletas. Todos sabemos que hay países en los que hay un límite de 100 caballos. En España cualquier persona puede comprarse en un concesionario una Panigale de 1299, que tiene una relación peso-potencia de 96 caballos por kilo, y esto no lo tiene ni un Fórmula 1, y puede circular por todas las carreteras tranquilamente, como los coches megadeportivos. No se trata de hacer comparaciones, es un tema de derecho comparado, pero en muchos países existe la limitación del caballaje. En estos momentos, en la Asamblea Nacional Francesa se está discutiendo sobre la obligatoriedad del uso de los guantes y de las protecciones de espalda por los motoristas, y además se lo tienen que ofrecer los vendedores a los compradores de las motocicletas. La pregunta es qué le parece a usted esta iniciativa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 32

Usted nos ha hecho un planteamiento según el cual el motero es visto por la sociedad casi como un predelincuente, pero es que hay algún subsector de los moteros que son delincuentes, no estoy diciendo que lo sean voluntariamente, lo son solo por existir, y me refiero a la motocicleta de montaña. El motorista de montaña en España hoy en día casi se puede decir que es un delincuente. Déjenme que sea cruel, pero en esta casa a todos nos gusta hacernos fotos al lado de unos señores cuando son campeones del mundo y resulta que España tiene los campeones del mundo en una especialidad que está prohibida en este país. Así es. El trial en España, con la ley en la mano, no se puede realizar. La pregunta es qué habría que hacer con la moto de montaña, con los subsectores de montaña. Esta pregunta va ligada al famoso carné verde, al impuesto de circulación de motocicletas de montaña, etcétera. Este es un tema fundamental porque si no solucionamos esto evidentemente continuarán siendo delincuentes. Por cierto, que la totalidad de motocicletas que se venden hoy en día en el mundo están fabricadas en España, todas en este momento están fabricadas en España, con lo cual la cosa es bastante curiosa.

Dicho esto, ahora viene una parte en la que hay menos unanimidad, porque una cosa son las palabras y otra los hechos. Quisiera saber si usted me puede confirmar una frase dicha en esta casa el 18 de febrero de 2015, es decir, hace muy poco tiempo. Es más, puesto que también han salido los quitamiedos, los famosos quitamiedos, en cuanto al informe de datos globales —por utilizar la terminología del señor Jané—, les puedo documentar que sabemos que en 2012, en cualquier tipo de vía, hubo dos personas motoristas que sufrieron amputación por estos elementos; dos personas en 2012. Estas palabras fueron pronunciadas por la directora general de Tráfico. No sé si quería decir que no hacía falta implementar; las necesidades son muchas en el país, dos personas que sufrieron amputaciones parecerían muy pocas. No sé si ustedes tienen datos como para contrastar estas cifras que personalmente me sorprendieron muchísimo.

Continúen ustedes con su labor.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a darle un turno de réplica, de respuestas, a doña María José Alonso, rogándole que sea breve, ya que vamos muy, muy retrasados.

La señora **REPRESENTANTE DE LA PLATAFORMA MOTERA PARA LA SEGURIDAD VIAL** (Alonso de Arriba): Seré breve, más que nada por los siguientes comparecientes porque me está dando pena porque llevan mucho tiempo esperando.

Iré por orden. A doña Concepción quiero decirle que vamos a seguir dándole la vara. Lo siento en el alma, es lo que hay, pero aunque tenemos nuestros más y nuestros menos al final siempre llegamos a un punto de encuentro, y además es que se aprende de estas cosas. Si no hubiera discusiones sanas no aprenderíamos nada y sería superaburrido. Ahí seguiremos en la brecha.

Don Ricardo Sixto ha hablado sobre experiencia, valores, infraestructuras y ha hecho mención a un dato que se me había olvidado comentar antes; según ese estudio famoso de Línea Directa, en un 70% de las colisiones de motos contra turismos, en un 70%, el culpable es el turismo, no la moto; que quede ahí el dato.

El señor Guillaumes sigue erre que erre ahí. Brutos hay en todas partes, lógicamente. Sí que se presta a ser más ligero un vehículo a la hora de circular por una ciudad, pero hay que saber lo que se lleva entre manos; independientemente de que ese vehículo sea ligero como una moto o ligero como una bici, hay que saber circular y punto. Teniendo esa educación, ya no voy ni a la formación, educación pura y dura podríamos evitar muchas cosas y a lo mejor no estaríamos manteniendo esta conversación que estamos manteniendo ahora, porque para mí esto es como una conversación con ustedes. En cuanto a las pinturas, tengo que decirle que estamos en 2015, que existen otros medios para poner pasos de peatones sin utilizar pintura; hay unos adoquines especiales, que ya vienen con su tinte de fábrica, con lo cual ni se molesta a los conductores ni se molesta al ayuntamiento porque haya que estar repintando cada dos por tres, ni molesta al motorista, al ciclista ni a las personas mayores que pueden resbalar con esa pintura. —No nos olvidemos de las personas mayores o con algún tipo de minusvalía—. Eso mismo quiero decir con los cojines berlineses; hay otros métodos también, no solamente los cojines berlineses; hay cosas que se están implementando, por ejemplo, en una localidad de la Comunidad Valenciana —Sixto la conocerá—, Paterna. Se experimentó con un tipo de reductor de velocidad que va en paralelo a la vía y no en perpendicular; en tanto en cuanto que así, a primera vista te da la sensación de que no lo vas a pasar, hace como una pequeña curva, pero si reduces lo suficiente la velocidad de 30-35 kilómetros por hora, más o menos, las motos la pasan sin ningún tipo de problema, y encima estamos haciendo un dos por uno, estamos rebajando la velocidad a 30. Usted ha comentado que ojalá que todos los motoristas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 33

fueran moteros o algo así ha querido decir. Hombre, hay motoristas que tampoco son tan malos. Le voy a poner un ejemplo: —seguramente esté escuchando mi querido marido al que le ha tocado acompañarme (Risas); tenemos una moto cada uno porque es lo que hay, porque para circular por Valencia es lo mejor, pero él no es motero; él me acompaña porque es lo que hay. Una vez allí se lo pasa estupendamente bien, pero él es el típico ciudadano que utiliza el vehículo, la moto, para ir al trabajo porque es lo más viable, porque tarda muchísimo menos tiempo en aparcar en una zona segura —esa es otra, porque dices es que la moto la aparcas en cualquier lado, pero no, hay que aparcar donde corresponda, aceras, pero sin molestar—. Es un ejemplo de motorista que no es malo, aunque no digo que no los haya. Pero volvamos a esa otra anotación: motoristas, ciudad, pequeña cilindrada, scooter —ya vamos mal—, seguramente ninguno tenga ni el AM, y no digo todos; casi todos seguramente se hayan comprado ese vehículo gracias al permiso B. Esto es muy sencillo: usted quiere un ciclomotor, un scooter, de 125, pero hay una norma en la que sí o sí, antes de darle a usted yo las llaves, tiene que pasarse por esta autoescuela con la que tenemos un convenio, ahí está CNAE, para que usted haga unas cuatro, cinco o seis clases prácticas para que salga a la vía de manera segura, pero ya no solo para los demás, para su propia vida. ¿Es que usted no se quiere?, porque nosotros los moteros nos queremos mucho, muchísimo. Espero haber contestado a todas sus cuestiones.

Ahora voy a contestar a quien me la juró ahí atrás, y así es, señor Canongia. Vamos por partes. La limitación de caballaje: los caballos están aquí y esto **(Señalando a su cabeza)** manda a esto. Mi moto tiene 125 caballos —yo una RT—; me dicen: ¿dónde va esta loca? Cuando toca ir a 120 seguramente vaya a 115 —entonces me machacan: que vas lenta—; voy a mi ritmo, déjame que vaya a mi ritmo. En la ciudad toca ir a 50, pues vamos a 45; el caballaje no está en el caballaje de la moto, está en el cerebro de quien lleva esa moto, pero pasa en la moto, pasa en el coche, pasa en el autobús, pasa en el camión, pasa en el taxista. Limitar las motos ..., si a 30 te puedes matar, me da igual el caballaje. Esto es lo que importa. **(Vuelve a señalar a su cabeza)**. Otra de las cosas que ha comentado respecto a la Comisión Europea, además muy bien defendido con doña Inés de Ayala —tuiteo mucho con ella— son los guantes y la espaldera. Sin embargo, estoy a favor de toda la equipación completa, por mi seguridad, pero volvemos —recuerden, hace casi tres cuartos de hora—, al IVA; vamos a bajar ese IVA para acceder a una equipación en condiciones a un precio moderado. Es básico. Cuando nosotros damos las charlas en institutos a adolescentes que ya empiezan a pensar en ciclomotor y en la moto —más en esta época para bajar a la zona de Fallas, porque con el coche tienes media ciudad cortada—. Los ves en verano en pantalón corto, en chanclas, con el casco aquí arriba abierto. No, debe ser integral. Casco integral sí o sí, ¿por qué? Porque es lo más seguro para ti; me da igual estar en ciudad que estar en carretera, porque te caes y te puedes partir la boca, te puedes desnucar. En cuanto a los guantes, yo no le deseo a nadie que se caiga y se roce el cuerpo en el suelo porque eso tiene que ser un dolor insoportable, desmayante, aparte de que la cura es tardía. Por tanto, sí a guantes, espaldera, chaqueta, pantalones y botas de media caña, mínimo. Fíjese todo lo que le estoy sumando. Por cierto en Chile, Sudamérica, andan fatal en seguridad vial pero con la moto regalan los guantes; sí, regalan los guantes. Por lo que respecta a la moto de montaña, es tremendo. Claro que hay discriminación y claro que tienen derecho a disfrutar de ese vehículo que ellos han escogido, que es una moto de montaña, pero quizá habría que hacer un entorno específico para que circulen sin entorpecer otras zonas. Además es naturaleza: nos corresponde a todos proteger nuestra naturaleza, nuestro medio ambiente; nuestro medio ambiente es nuestro pulmón, y también por proteger a los senderistas, a los ciclistas. Que no se hagan las barbaridades que se están haciendo en la zona de Galicia, como poner cables entre un pino y otro pino para degollar a gente. ¡Tremendo, tremendo! Vamos a hacer algo para que tengan una zona acotada en la que ellos puedan disfrutar de su deporte de una manera sana, saludable y sin molestar a nadie. Ojo, esto también va para la gente que utiliza moto, moto de alta cilindrada —como a ustedes les gusta llamar—, moto R, moto de carretera, moto Racing, que utilizan ciertas zonas de montaña para curvar. Hagamos unas tandas baratas, económicas para que desfoguen en circuito y cuando vayan por zona de montaña, como vamos muchos, vayan a disfrutar, a utilizar el olfato, que es como hacemos nosotros las rutas: turismo de sentidos, en todos los sentidos, vista y olfato.

Por último, las amputaciones. Ahora mismo no sé de memoria cuántas amputaciones hubo en todo el año 2012. Es un ser humano, no un número que ha tenido la mala fortuna de que se le parta un brazo, una pierna o incluso haya sido degollado. Solo le diré que hace diez días, por desgracia —es que en Galicia tienen la negra—, en Galicia una persona ha sufrido la amputación de un brazo, aunque él vive; pero es que hace quince días en la M-501, aquí en Madrid, otra persona sufría amputación de una pierna

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 34

y al día siguiente falleció. Estamos a 12 de marzo, y no queda nada hasta que llegemos a diciembre. Vamos a tratar a la gente como lo que son, seres humanos no números ni estadísticas; por uno solo ya merece la pena que pongamos todo nuestro esfuerzo para que salve su vida. Espero haber contestado a sus preguntas.

Muchas gracias a todos por su atención. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, doña María José Alonso. Esta comparecencia ha cumplido todas las expectativas. Le agradecemos muchísimo el esfuerzo que ha realizado y espero que sea muy útil para los objetivos de su organización y para la seguridad vial.

Vamos a suspender cinco minutos justísimos para que los dos comparecientes de la última parte puedan incorporarse. Despedimos a doña María José Alonso. Muchas gracias. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE CERVECEROS DE ESPAÑA (OLALLA MARAÑÓN), PARA INFORMAR SOBRE LA CAMPAÑA «LA CARRETERA TE PIDE SIN» EN MATERIA DE CONCIENCIACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 219/000058).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a iniciar el punto 3º: comparecencia del director general de Cerveceros de España, don Jacobo Olalla, para informar sobre la campaña «La carretera te pide SIN», en materia de educación y concienciación vial —bienvenido—, a petición del Grupo Parlamentario Catalán. Y comparecencia también del director ejecutivo de la Federación Española de Bebidas Espirituosas, FEBE, don Bosco Torremocha García de la Rasilla, para que explique la colaboración público-privada en la mejora de la seguridad vial, solicitada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Si les parece a las señoras y señores diputados, vamos a sustanciar las comparecencias conjuntamente, desde el punto de vista de que van a intervenir sucesivamente. Los señores portavoces tendrán luego un turno para las preguntas globales a los dos comparecientes. Se trata de gremios parecidos, si me permiten la expresión y —sobre todo, más interesante—, de propuestas desde el punto de vista de la seguridad vial de implicación del sector productivo, también parecidas, e igualmente muy interesantes y muy positivas. Les doy la bienvenida, son personas muy conocidas en el mundo de la seguridad vial porque han participado en multitud de acontecimientos, y espero que se sientan muy a gusto aquí y nos puedan transmitir lo que están haciendo sus organizaciones.

Don Jacobo Olalla, tiene usted la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE CERVECEROS DE ESPAÑA** (Olalla Marañón): Muchas gracias, presidente.

La verdad es que sí, nos sentimos en nuestra casa —creo que hablo también en nombre de mi amigo y compañero Bosco Torremocha— y, en este caso, represento al sector productor de cerveza en España. Dada la hora y en beneficio de todos, voy a procurar ser lo más escueto posible; de cerveza podría estar toda la tarde hablando y más; es un tema que me apasiona, aparte de ser mi trabajo, con lo cual no me voy a extender en el producto, en la fortaleza del sector cervecero desde el punto de vista económico, cultural e histórico en España, sino que estrictamente me voy a ceñir a lo que he sido convocado por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), que son las iniciativas que venimos realizando en materia de seguridad vial, sin más prólogos.

El sector cervecero español tiene una peculiaridad respecto al resto de los sectores cerveceros —yo diría que del mundo—, y es que España es el primer país, es líder en Europa —yo creo que en el mundo occidental— en producción y en consumo de cerveza sin alcohol. El 10% de la producción de cerveza que se realiza en España —somos el tercer o cuarto país productor de cerveza de la Unión Europea en importancia— es cerveza sin alcohol y casi, según cifras oficiales, el 14% del consumo de cerveza de los españoles es cerveza sin alcohol. Hay una pequeña diferencia entre los datos de producción y los datos de consumo, que se explican muy fácilmente, y es que los turistas no son consumidores de cerveza sin alcohol, y los turistas consumen una parte muy importante de nuestro producto. Los otros países que son productores, con cifras muy alejadas de España, son países de la cuenca mediterránea, por este orden: Francia y luego a mucha más distancia Italia y Portugal.

Desde el sector cervecero tenemos claro, como creo que lo tiene todo el mundo, que alcohol y conducción son incompatibles, pero queremos conseguir las sinergias de aprovechar este hecho de que tenemos un producto que está consolidado y que es muy popular entre los españoles, que es la cerveza

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 35

sin alcohol, para posicionarlo como alternativa positiva a la cerveza tradicional cuando se va a conducir. En esta larga trayectoria, que es una trayectoria de concienciación, del día a día, del gota a gota, de lluvia fina, llevamos desde el año 2000; este año 2015 celebraremos el decimoquinto aniversario de nuestra campaña de concienciación de seguridad vial. La campaña se inicia en el año 2000 con el Gobierno de entonces, con el director general de Tráfico de entonces, Carlos Muñoz-Repiso, y era un mensaje muy sencillo «La carretera te pide SIN», en el sentido de que la propia carretera te exigía consumir cerveza sin alcohol. Esta campaña actualmente la hacemos en colaboración con casi veinte organizaciones de la sociedad civil y de organizaciones públicas, por supuesto con la Dirección General de Tráfico. Esta campaña en el año 2003 fue la primera campaña española que firmó la adhesión al Convenio europeo de European Road Safety Charter, en Dublín, que en ese momento tenía como objetivo reducir en 25.000 el número de fallecidos en la carretera. Desde ese año hemos ido incidiendo en los mensajes, se han ido aliando numerosas instituciones, y forman parte de la misma el Real Automóvil Club de España, el Real Automóvil Club de Cataluña, las asociaciones de víctimas, Stop Accidentes, Aspaysm, por supuesto la Confederación Nacional de Autoescuelas, porque queremos lanzar el mensaje, desde el inicio, a los jóvenes o no tan jóvenes que van a sacarse su carné de conducir; la Federación Española de Hostelería también se ha sumado a ella, asociaciones de seguridad vial, también el mundo de la carretera o especializados en el mundo de la carretera y, por último, la Federación Española de Municipios y Provincias. Otro hito que quiero destacar de los últimos años, es que en el año 2009 la European Road Safety Charter reconoció la contribución de la campaña «La carretera te pide SIN» en el éxito español en materia de seguridad vial, y como esto es un éxito de todos —antes hablaban de que la seguridad vial debía ser un tema de Estado, y creemos que así es— nos congratula haber puesto nuestro granito de arena o nuestro granito de cebada, en este caso cervecera, en este éxito que, insisto, es de todos.

En el año 2010 se hizo una nueva creatividad —traía una exposición en power point pero dada la hora la he obviado—; no sé si recordarán la primera que eran tres tramos de carretera, una en forma de ese, otra en forma de y, y otra en forma de ene, pero se cambió la creatividad para hacerla más moderna y más atractiva para el público y se hizo una basada en los GPS que en ese momento empezaban a ser un boom muy conocido. En ese año también recibimos del entonces director general de Tráfico, don Pere Navarro, la medalla del mérito a la seguridad vial de la Dirección General de Tráfico, lo que también nos animó a continuar y renovamos el compromiso de la Carta europea de seguridad vial. En el año 2012, la iniciativa que se tomó, con la Federación Española de Municipios y Provincias cuando firmamos el acuerdo con ella, fue sacar una especie de canción del verano —no me atrevo ni a tararearla por lo mal que canto y por lo horrible que era— justamente para que se pusiera en las fiestas locales, con la Federación Española de Municipios y Provincias, recordando sobre todo a los chavales que van a las fiestas locales que tomasen cerveza SIN en la carretera. El año pasado cambiamos completamente la creatividad, porque es fundamental llegar con mensajes nuevos para rejuvenecer la campaña, y nos aliamos con el mundo de los moteros, que hace un momento han estado aquí. Recibimos también como un empuje importante el premio de la Fundación CEA a la seguridad vial, y presentamos la campaña en el marco del proyecto Smart, también de la Comisión Europea, en Madrid, en la sede del Parlamento Europeo. Posteriormente tenemos la creatividad y lo que estamos haciendo en estos dos últimos años, 2014 y lo vamos a hacer en 2015 —lo más fácil es ponerles el vídeo que tenemos preparado, que espero se explique por sí solo—, pero quiero comentar las claves de la difusión de la campaña. La difusión de la campaña se basa, en primer lugar, en la utilización de diferentes vías para llegar al público general, es decir, usamos eventos, usamos web, usamos publicidad, usamos los medios de comunicación, se apoya con una importante campaña de comunicación social y los medios de comunicación —veo por aquí que ha estado una periodista— también ayudan mucho a difundir el mensaje. En segundo lugar, diré que la campaña la solemos concentrar en el verano, la solemos concentrar en el comienzo del verano por una razón obvia: en los meses centrales del verano es donde más consumo de cerveza se produce en nuestro país, por muchas razones, porque hace más calor, porque hay más turistas, porque tenemos más tiempo libre, porque disfrutamos más de estar en la terraza, y también en el verano es quizá cuando más movimiento de tráfico se produce, por lo menos por las campañas de salidas del verano.

Por último, en cuanto a materiales, también utilizamos todo tipo de materiales, dentro de las disponibilidades presupuestarias que tenemos para llegar a un mayor número de gente. Utilizamos carteles, utilizamos postales gratuitas, pegatinas, damos llaveros, damos ambientadores, damos camisetas. Una vez hicimos una campaña en las gasolineras para decir qué era lo imprescindible, y dábamos una lata de cerveza sin alcohol por algo que fuese prescindible en la carretera, diciendo que lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 36

que era absolutamente imprescindible era la sensatez y tomar algo sin alcohol. La iniciativa se refuerza con campaña publicitaria, como he dicho antes, con inserciones publicitarias en medios de comunicación, en cines, y con la potente campaña de comunicación que realizamos y, por supuesto, el apoyo institucional, el apoyo de la Comisión de Seguridad Vial, su presidente ha participado en varias presentaciones, el apoyo de la Dirección General de Tráfico y de los otros aliados es básico para lanzar un mensaje que queremos que sea un mensaje positivo. El mensaje no es No bebas porque vas a conducir, en el mensaje le presentamos una alternativa positiva, que es la cerveza sin alcohol, para que el consumidor de cerveza, que es para el que va dirigida nuestra campaña, a los consumidores de cerveza, pero también el consumidor de cerveza sin alcohol es un consumidor de cerveza que no puede o no quiere consumir alcohol por la razón que sea y escoge la cerveza sin alcohol como esa alternativa, por ejemplo, cuando se va a conducir, entonces nos dirigimos a él dándole una alternativa a la cerveza tradicional. Cuando se para a tomar un bocadillo en la mitad del camino, a lo mejor no le apetece acompañar este bocadillo de jamón con cualquier otra bebida sin alcohol, un zumo, un refresco, un agua, si le apetece una cerveza, tiene la opción de la cerveza sin alcohol, bien fresquita, como una alternativa positiva.

No me queda más que presentarles lo que vamos a realizar este año como continuación de la campaña del año pasado, en un vídeo que dura dos minutos cuarenta segundos, que además está muy relacionado con la comparecencia anterior, está hecho con una asociación de moteros, y el mensaje que se quiere enviar —el mensaje que queremos lanzar a los jóvenes, llama un poco la atención por el contraste— es que se puede ser tan rudo, tan motero, como son los moteros de una Harley-Davidson, pero no por eso se tiene que dejar de ser responsable al volante. Vamos a ver si se puede ver y oír bien el vídeo. **(Se proyecta un vídeo.—Aplausos).**

Creo que he cumplido con el tiempo que me había autolimitado, para no cansarles, y este año continuaremos en esta línea de comunicación, que el año pasado tuvimos bastante éxito, porque al final el éxito es de todos y el éxito se consigue no con el acceso directo de estos moteros rudos, que sorprenden con esta presencia, sino gracias a los medios de comunicación con la difusión a través de los impactos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Olalla. Creo que su exposición ha sido absolutamente clara desde el punto de vista de los objetivos de la Comisión, se lo agradezco. Creo que tiene impacto, llega, que es el objetivo.

— **DEL SEÑOR DIRECTOR EJECUTIVO DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE BEBIDAS ESPIRITUOSAS, FEBE (TORREMOCHA GARCÍA DE LA RASILLA), PARA QUE EXPLIQUE LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA EN LA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 219/000756).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos ahora a sustanciar la siguiente comparecencia de don Bosco Torremocha, que tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR EJECUTIVO DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE BEBIDAS ESPIRITUOSAS, FEBE** (Torremocha García de la Rasilla): Igual que mi compañero, en razón al horario, a pesar de que aquí dice a las 16:00 o 18:15, cuando teníamos que empezar, prometo no tardar más de diez minutos, pero estoy encantado de atender a sus preguntas.

El año 2000, que también ha sido señalado por el compareciente anterior, no es casual; en aquel momento España se alinea con la estrategia europea de seguridad vial, era un momento en el que probablemente veníamos de cifras alarmantes, en todos los casos dramáticas, pero probablemente incluso peores que la media europea. Los distintos sectores, cada uno desde su óptica, desde su responsabilidad, tratamos de aportar nuestro grano de arena precisamente a mejorar la seguridad vial.

Este año cumplimos quince años luchando contra el consumo de alcohol al volante, y me gustaría en una brevísima presentación contarles algunos datos de la experiencia de estos años. Como alguna diputada me comentaba al principio que esto de las bebidas espirituosas qué es, muy rápidamente le contesto. Tengo el honor de representar a un sector de aproximadamente quinientas empresas, con 3.800 centros de producción en España, que está muy arraigado al medio rural, empresas casi todas pymes, micropymes y familiares —más del 80% de ellas son así—, y son básicamente lo que ustedes entenderían por licores, da igual en la zona en la que estemos, pero se producen desde los orujos y aguardientes hasta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 37

el pacharán, la ratafia catalana, el palo de Mallorca, el *brandy*, en fin, hay muchísimas bebidas espirituosas en todas las zonas de nuestro país.

La campaña que les vamos a presentar, Noc-turnos, con estos quince años de historia, muestra el compromiso de FEBE con la sociedad, es una acción sin ánimo de lucro, como lo es también la propia federación y es lo que a mí me gusta calificar como responsabilidad social no corporativa sino activa, porque con ella no pretendemos vender mejor nuestros productos, sino no vender nuestros productos, y precisamente no venderlos no porque sean malos sino porque el uso indebido de ellos, sobre todo asociado al momento de la conducción, puede poner en peligro vidas humanas no solamente de los conductores, sino de los que circulamos por las carreteras. Son acciones auditadas de principio a fin y eso es una cosa que a nosotros nos preocupa y nos ocupa muchísimo, porque lo importante no es solamente poner en marcha campañas, sino demostrar que estas tienen efectividad porque de lo contrario, ¿por qué las hacemos? Nosotros pretendemos que sirvan, y les voy a dar algunos datos sobre ello.

Son acciones, por tanto, sin interés comercial alguno y de hecho se promociona el consumo cero al volante. Una cosa que me preguntan muchas veces los medios de comunicación es: entonces, en el grupo de amigos lo que ustedes pretenden es que haya uno que no beba y el resto que se beba todo lo que el conductor no ha bebido. No, precisamente lo contrario, lo que pretendemos es que la moderación sea algo que se inicie desde el principio hasta el final de la noche entre el conductor y, por supuesto, entre sus acompañantes.

Les hablaba del año 2000. En ese momento había, como ustedes saben, más de cien mil accidentes con víctimas, 5.517 fallecidos, el 30,8% de los conductores sometidos a controles de alcoholemia dieron una tasa superior a 0,3 gramos/litro. En aquel momento la DGT se volcó en campañas como estas, que algunos de los que tienen más tradición en esta Comisión recordarán perfectamente, poniendo como ejemplo a la cerveza, al vino, a las bebidas espirituosas, a las bebidas con contenido alcohólico en general. Por supuesto, ese Si bebes, no conduzcas, Si bebes, no cojas el coche, tan famosos.

Nosotros lo vimos desde una oportunidad de colaborar precisamente con esos objetivos y nos parecía que lo más razonable y lo más positivo que podríamos hacer era tratar de elevar la conciencia con respecto al binomio alcohol y conducción. Esa incompatibilidad, que ahora parece que es de absoluto sentido común, en el año 2001 no era así, y les voy a enseñar algunos datos al respecto, y queríamos cambiar hábitos. Para cambiar hábitos es verdad que hay que trabajar en el largo plazo y se nos ocurrió —es verdad que no de manera privativa en España, pero sí al sector de las bebidas espirituosas en Europa— establecer el conductor designado, que se llama *designated driver* en Reino Unido, también en Chequia, en Polonia, en Francia, y en España. En esa estrategia de seguridad vial, el objetivo era la reducción en más del 50%, estábamos muy lejos de la media de la Unión Europea y en los últimos datos, antes de que fuera revisada, ya se observaba una tendencia a la baja del consumo de bebidas alcohólicas, en los datos que presentó la DGT en su informe 2003-2009. España, como les digo, se ha alineado con esa estrategia en el año 2000.

No es la única estrategia europea que hemos seguido, de hecho, todas las bebidas con contenido alcohólico estamos amparadas también por la estrategia alcohol de la Unión Europea, que —se lo resalto en negrita— da un papel relevante a la información y a la educación sobre las medidas preventivas para generar hábitos a largo plazo. Y en eso es exactamente en lo que nosotros quisimos insistir, acciones basadas en educación e información que ayuden a forjar hábitos responsables y que además sabemos son mucho más eficaces a largo plazo, mucho más que cualquier estrategia prohibicionista.

¿Cómo lo hacíamos? Nosotros vamos al punto de consumo en un momento especialmente crítico, porque es cuando los ciudadanos, particularmente los más jóvenes, han salido a divertirse en un horario de once de la noche a la madrugada, especialmente crítico también porque los mensajes tienen que ser muy ajustados porque, si no, de ninguna manera vas a conseguir ya siquiera trasladarlos, pero desde luego que calen es aun más difícil. Nosotros les damos un carné de conducir, que tengo aquí, el carné no es por puntos, pero tiene cuatro pruebas de alcoholemia que voluntariamente tienen que pasar si quieren participar en la acción de Noc-turnos. Les damos a sus acompañantes también información de consumo responsable. Precisamente porque hay alternativas a las medidas con alcohol y desde luego en todo caso es una obligación si se va a conducir, también les damos vales refrescos que utilizamos con nuestros colegas, en este caso de Coca-Cola, pero también con las asociaciones de hostelería en todos aquellos puntos donde actuamos. Al final de la noche, si conseguimos comprobar que efectivamente se ha alcanzado una tasa 0,0, la única tasa que para nosotros en Noc-turnos es válida, les premiamos con algo que ustedes entenderán que con la crisis económica que hay es algo espectacular y que es muy bien

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 38

recibido, son 20 euros en un cheque gasolina, en este caso una tarjeta Solred, porque actualmente estamos colaborando con Repsol en esa materia.

Vemos un efecto ancla porque la investigación de los datos señala que el acompañante reduce también su consumo en una pretendida solidaridad con el conductor, y eso nos interesa, porque somos los principales interesados en que nuestras marcas se consuman siempre con responsabilidad. Estamos volcados en que la gente disfrute con nuestros productos y eso es imposible si se abusa de ellos.

Mi intervención versa precisamente sobre la importancia de la colaboración público-privada, colaboración que es verdad que no siempre se pone en el valor que tiene, pero que en nuestro caso siempre ha recibido un apoyo muy significativo, muy rotundo, de la Dirección General de Tráfico desde el año 2000, de la Dirección General de la Guardia Civil y de su Agrupación de Tráfico, del Servei Català de Trànsit, del Instituto Andaluz de la Juventud; también de las fundaciones de víctimas de accidentes, tanto Fundtrafic como Aesleme, que ustedes conocen perfectamente porque han comparecido muchas veces en esta Comisión. También colaboran instituciones privadas, como el Instituto Mapfre, el RACE o Línea Directa y decenas de ayuntamientos, porque, como les decía, actuamos en puntos de consumo y esos puntos de consumo están en las ciudades, en nuestros barrios y lógicamente para nosotros la colaboración con ellos, con la Federación Española de Municipios y Provincias es fundamental. No puedo, porque sería injusto, no mencionar a las federaciones de hostelería, a Repsol, a Coca-Cola y a Grefusa, que hacen posible, junto con nosotros, que este programa se pueda llevar a cabo y no puntualmente, quince años estamos celebrando este año.

Es verdad que hemos tenido muchos reconocimientos, que para nosotros son un inmenso motivo de orgullo, el premio Fundación Reina Sofía, premio a la eficacia publicitaria, premio Ondas por nuestra campaña, que todos recordarán, de un fantasma que anunciaba la muerte, que se colaba dentro del coche de un grupo que precisamente no atendía el tipo de recomendaciones como las que hacíamos; el premio honorífico Línea Directa, que nos concedió hace un año y medio, el reconocimiento de los Responsible Young Drivers, de la Unión Europea y también del Congreso de los Diputados que en el año 2005, el entonces presidente de la Comisión, Jordi Jané, con el apoyo de todos los grupos aprobó una proposición no de ley para apoyar la figura del conductor alternativo. Sin lugar a dudas, aquella PNL —se aprueban muchas PNL durante una legislatura— les puedo decir que fue un ejemplo, porque a partir de entonces la colaboración y la atención que recibimos de muchísimas instituciones públicas y privadas fue sin duda un antes y un después.

Después de quince años les presento algunas cifras. Por su impacto, por supuesto, en millones de ciudadanos hemos confirmado en primera persona y en punto de venta que 125.000 jóvenes han adoptado directamente la figura en las promociones de puntos de consumo, han dedicado parte de su momento de ocio o gran parte, por cierto, porque cuatro controles de alcoholemia entre las once de la noche y las cuatro de la mañana hay que tener ganas de colaborar y de participar en acciones de información y sensibilización; ha habido más de 250 acciones en diferentes localidades españolas, hemos estado desde Galicia hasta Baleares, desde Canarias hasta Cataluña, pasando absolutamente por todas las comunidades autónomas.

Nuestro *know how* ya está siendo utilizado por los ayuntamientos, ellos nos piden elaborar este tipo de acciones con sus departamentos, con sus concejales de atención social, de atención a la juventud y muy gustosamente, como todo el mundo entiende, se lo cedemos, por supuesto de manera gratuita. En estos quince años hemos invertido no un millón por año porque ha habido años que hemos invertido más, pero el total ha sido quince millones de euros para precisamente instaurar la figura del conductor alternativo como hábito.

En este comparativo, utilizando las cifras que la DGT pone a disposición de todos nosotros, hemos visto como los accidentes se han reducido en prácticamente un 11%; en accidentes con víctimas se han reducido en un 70% y los fallecidos que presentaban alcoholemia en casi un 7%. Además, nos tenemos que centrar en aquella área donde precisamente actuamos —insisto en que lo que más nos gusta es poder servir de ayuda— y es entre el público más joven y además entre la franja de hora de la noche y la madrugada. Y precisamente en estas dos es donde más se ha reducido la siniestralidad, el 80% en el primer caso, de quince a veinticinco años, y en el 76% precisamente desde las ocho de la noche hasta las siete de la mañana. Ustedes conocen también cómo han evolucionado los positivos por alcoholemia, que eran el 5% en el año 2001 y ahora el 1,7%, nos siguen pareciendo muchos, pero desde luego también es evidente que ha habido una gran concienciación al respecto y España está solamente por detrás de Estonia, Letonia y Lituania en la reducción de accidentes de tráfico.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 39

El conductor alternativo funciona; con rotundidad les puedo decir que desde luego en nuestra óptica sin duda lo hace. El 79% de los encuestados de esas más de siete mil encuestas entre dieciocho y veinticinco años conoce la figura del conductor alternativo; el 97% de ellos cree que el conductor alternativo, que Noc-turnos, es una buena iniciativa para comunicar la figura del conductor, para la sensibilización y la mejora de la seguridad vial y el 60% se muestra convencido de que es una iniciativa que ayuda a mejorar la concienciación y a cambiar hábitos.

Les daba unos datos de auditoría que creo que son relevantes. Hacemos esas siete mil encuestas que les decía, aproximadamente unas quinientas al año. Una de las cosas que vemos es que, con independencia de que llevemos quince años, no nos podemos cansar de invertir en esta materia porque, a pesar de la incidencia de la crisis, lamentablemente el coche sigue siendo el vehículo utilizado cuando los jóvenes españoles salen de marcha y da igual si es en el medio rural o en el medio urbano. El 64% lo sigue utilizando de forma habitual y, por lo tanto, tenemos que seguir insistiendo absolutamente todos los días y todos en ese compromiso de Si bebes, no conduzcas.

En 2014, el 86% afirma no beber alcohol si va a conducir, y esto no era para nada así porque en 2001 era el 30%, 30% frente al 86% actual. De hecho, muchos de ustedes recordarán que lo que más se decía entonces es: yo controlo. Ahora a nadie se le ocurre decir yo controlo, porque entre otras cosas se llevaría la reprimenda del entorno y el entorno tiene mucho que decir a la hora de la responsabilidad. Las mujeres son más responsables, es lo que nos dice nuestra encuesta y eso también es bueno conocerlo, son modelo, y por tanto en este caso a nosotros nos gusta resaltarlo. Y existe una mayor y mejor concienciación entre los más jóvenes, también son modelo, muchas veces tendemos a demonizar a los más jóvenes de esta sociedad porque pensamos que es una generación perdida, que no atienden a criterios de responsabilidad, pero los datos dicen absolutamente lo contrario, es una generación que está perfectamente capacitada para adoptar actitudes responsables y sin duda aquí lo demuestran.

Hay una presión grupal que en este caso está siendo muy positiva, hace efecto palanca, precisamente para que el conductor les lleve o no a casa, actúe o lleve a cabo actitudes responsables. El 86% de los casos trata de convencerle de que no coja el coche si ha bebido —esto era impensable hace unos años—, el 57% si hubiesen ido con él está dispuesto a buscarse otras alternativas y el 70% opta precisamente por conseguir un conductor alternativo.

Resumiendo, en alcohol y conducción, España es pionera a nivel europeo, es el primer país en realizar una campaña paneuropea de promoción de la figura del conductor alternativo con los Noc-turnos, iniciativa que se demuestra eficaz, el 86% de los jóvenes que aseguran ya no beber y conducir; tres de cada cuatro jóvenes conductores afirman conocer la figura. Con el tiempo se ha demostrado que el hecho de que exista un conductor alternativo en el grupo evita, además, acciones de irresponsabilidad en el consumo, y el 85% de los usuarios intenta convencer a los que han bebido para no conducir el coche.

No nos quedamos ahí porque sabemos que esto es muy importante en la parte de juventud, pero hay una parte de mayores que preocupa especialmente a la DGT y a esta Comisión, son precisamente ese foco, que en principio son hombres mayores de cincuenta años, donde está habiendo mayores accidentes. Ahí, también de la mano de Repsol, de Fundtrafic, de Aesleme, desarrollamos acciones en las estaciones de servicio; también coincidente el foco en operaciones salida en distintos momentos para tratar de concienciar que no solamente esto es para los más jóvenes, sino también para los que no son tan jóvenes, pero que en todo caso tienen que asumir actitudes responsables al volante.

Hemos sido pioneros en una cosa que creo que es interesante, que esta Comisión probablemente desconozca, y es en establecer acciones transfronterizas, lo hemos hecho en dos ocasiones y ahora está planeada la tercera —Telmo, que tuvo la amabilidad de asistir, lo conoce bien—, y con nuestros colegas portugueses que también han presentado cifras espectaculares en reducción de siniestralidad hacemos precisamente una acción en el marco de la Noche europea sin accidentes, donde precisamente tratamos de intercambiar experiencias positivas a la hora de reducir el consumo de alcohol cuando se va a conducir. Lógicamente, es una apuesta firme en ambos lados de la antigua frontera, por la responsabilidad y por el conductor alternativo, el programa portugués 100% Cool, y Noc-turnos en nuestro territorio, junto con nuestros colegas portugueses, la Guardia Nacional Republicana y la propia Guardia Civil, ahí desde la DGT, los Gobiernos regionales, el Ministerio del Interior de España y el ministerio portugués han colaborado y esperamos que este año, en octubre, lo sigan haciendo.

Estoy a su disposición. Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Torremocha, por su excelente exposición.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 40

Vamos al turno de los portavoces. En primer lugar, tiene la palabra el señor Guillaumes como autor de una de las peticiones.

El señor **GUILLAUMES I RÀFOLS**: Señorías, hoy es casualidad, pero se presta a hablar un poco de mi ciudad. La nave industrial más grande de largo, 21 metros cuadrados, que tenemos en mi ciudad, es de una empresa cervecera, como no es una empresa que haya cerrado no digo el nombre, y una de las empresas más significativas que tenemos en mi ciudad es una empresa de productos espirituosos, tampoco diré el nombre, solo diré que está en la calle Hermanos Bacardí (**Risas**), eran unos hermanos indios que estuvieron en Cuba y luego volvieron a nuestra ciudad de Mollet del Vallès. Son productores del 80% de un determinado producto de caña, que no mencionaré (**Risas**), del consumido en el Estado español.

Dicho esto, querría felicitarles muy especialmente por el *spot* que hemos visto; verdaderamente lo que dicen es cierto, no deja indiferente, pero no es la anécdota. Ustedes han conseguido algo que parecía muy difícil, y si me permiten lo centraría muy concretamente en los productores cerveceros, que hacen un tipo de anuncio cuando es un sector en principio antagónico o que se presumiría antagónico a lo que es la seguridad vial. Si preguntáramos a la gente de la calle por anuncios que les han quedado grabados en la mente, seguramente mencionarían uno que tenía que ver mucho con la expresión cero cero, también este otro: Si bebes, no conduzcas, aunque había una parte institucional, y creo que es una lección. Ustedes han sabido demostrar que algo que parece antagónico puede ser todo lo contrario, un colaborador fundamental por la especial credibilidad que tienen hacia el público al que se dirigen ustedes. En principio parecería que tienen algo que perder y, en cambio, son ustedes los que lo hacen.

Quiero felicitarles en este sentido —y con esto acabaré, no hay una pregunta concreta— pues tienen algo que enseñarnos a los políticos, cómo desde el hipotético antagonismo se puede llegar a dar un mensaje positivo. Esto se lo quiero agradecer, no es una frase, repito. Si preguntáramos a la gente de la calle cuáles son los diez anuncios que les han quedado más grabados, seguramente mencionarían estos dos que les he dicho. Y solo por este hecho —ahora se ha visto que es una buena escuela— ustedes merecen un especial agradecimiento de este humilde portavoz y en la medida que lo represente, un pequeño de esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora por el Grupo Parlamentario Popular, que ha sido el peticionario de la segunda comparecencia, van a compartir su intervención doña María Jesús Susinos y don Telmo Martín. Tiene la palabra la señora Susinos, no consuma usted todo el tiempo al señor Martín.

La señora **SUSINOS TARRERO**: Voy a ser breve.

Señor Olalla, en nombre del Grupo Parlamentario Popular queremos darle la bienvenida a esta Comisión y agradecerle su exposición, toda la información y todos los datos que nos ha aportado esta tarde a través de la campaña La carretera te pide SIN.

Todos estamos de acuerdo, señor Olalla, en que el alcohol y la conducción son incompatibles, la combinación del alcohol junto con otros elementos, como droga, distracciones o excesos de velocidad se encuentran tras muchos de los siniestros que estamos viendo a diario en nuestras carreteras convencionales, constituyen un porcentaje muy alto de accidentes graves. Y aquí es donde quiero felicitar, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, a la Asociación Cerveceros de España por la labor tan importante que vienen desarrollando desde hace años, importantísima tarea de concienciación social, como nos ha puesto de manifiesto en su intervención, que pretende colaborar especialmente en la educación vial de los jóvenes que están aprendiendo a conducir a través de mensajes muy claros, que les llama a la responsabilidad, mensajes sobre la incompatibilidad del alcohol y la conducción, sobre la importancia del consumo responsable de cerveza cuando nos vamos a poner al volante, importante labor, como usted ha dicho, llevada a cabo por su asociación en colaboración con la DGT y que cuenta también con un amplio respaldo institucional que les ha hecho merecedores de diferentes reconocimientos, como es la Medalla al Mérito de la Seguridad Vial.

Han sido muchos años de trabajo —quince años creo que ha dicho—, en los que el mensaje principal de sus campañas siempre apela, por un lado, a un consumo moderado y responsable de cerveza cuando nos vamos a poner al volante, pero, por otro lado, es muy importante la concienciación sobre la población, recordando a los consumidores de cerveza que la cerveza sin alcohol es una opción segura. Si consumimos cerveza sin alcohol, en un control de alcoholemia es imposible dar positivo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 41

Es importante resaltar —y usted nos lo ha dicho esta tarde, señor Olalla— que la cerveza forma parte de las tradiciones y de las costumbres de nuestro país, que España es un país cervecero, que somos la cuarta potencia productora de cerveza en la Unión Europea, pero aun así nuestras pautas de consumo son moderadas. Y aquí es donde me gustaría formularle una cuestión. A raíz de sus campañas de concienciación, ¿se han observado cambios en la conducta de los conductores que habitualmente antes bebían la cerveza tradicional, se ha observado si ahora se consume más cerveza sin alcohol?

Desde el Grupo Parlamentario Popular somos conscientes, como le decía, de la importancia de estas campañas y estará de acuerdo conmigo en que en seguridad vial tenemos que seguir insistiendo y trabajando para conseguir alcanzar el objetivo del actual Gobierno, objetivo que no puede ser otro que tolerancia cero en cuanto a la conducción bajo los efectos del alcohol, porque está demostrado que es uno de los riesgos más importantes y porque los accidentes de tráfico son evitables y es tarea fundamental de todos prevenirlos y evitarlos a toda costa.

Por ello, señor Olalla, no me queda más que agradecerle nuevamente sus aportaciones esta tarde en esta Comisión y reiterar mi felicitación por la campaña La carretera te pide SIN, que es importante referente no solo en España, sino también en Europa.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra don Telmo Martín.

El señor **MARTÍN GONZÁLEZ**: Quiero felicitar al señor Olalla —no me toca hacer la intervención relativa al representante de Cerveceros de España, pero tengo la suerte de conocer perfectamente al señor Torremocha, con el que hicimos una buena labor en Tuy, cuando se realizó la campaña— porque realizamos una tan magnífica exposición que solamente me queda agradecerle que haya aceptado la invitación del Grupo Parlamentario Popular para que viniera a explicar aquí lo que llevan haciendo a lo largo de estos quince años —quince años importantísimos—, para mostrarnos, especialmente a los jóvenes, que el consumo responsable de alcohol beneficia a todo lo relativo a la seguridad vial.

Quería que transmitiera la felicitación del Grupo Parlamentario Popular —me atrevo a decir casi que de la Comisión, aunque tendrán tiempo mis compañeros para señalarlo— a las quinientas empresas que usted representa, en especial a las más pequeñas, como usted ha dicho, por el esfuerzo que están haciendo, porque lógicamente es impensable que en este momento en España sin la colaboración público-privada podamos conseguir los objetivos que se están marcando, que nos estamos marcando. A todos nos toca implicarnos, a nosotros desde las instituciones públicas y —cómo no— a ustedes desde las instancias privadas; tanto Cerveceros de España como FEBE lo están haciendo no bien sino muy bien. Les invito a que sigan así los dos; que sigan mejorando, trabajando en pro de la seguridad vial, porque nos hace mucha falta reducir las víctimas de tráfico.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar la palabra a don Ricardo Sixto, portavoz de La Izquierda Plural.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: El objetivo lo tenemos todos claro, alcohol y conducción son incompatibles. En este sentido cualquier iniciativa, cualquier ayuda que venga a asentar en el imaginario colectivo ese abandono del alcohol cuando se tiene que coger el volante es bueno, es positivo, y así lo valora mi grupo parlamentario. La trayectoria ya es larga, han sido muchos años de campañas que han calado en la mayoría de la población. En la experiencia cotidiana de cualquiera de nosotros tenemos ejemplos de grupos de gente que establece el turno de no bebedor para conducir o de las personas que responsablemente optan por consumir determinados productos sin alcohol para salvaguardar su 0,0 en cualquier control de alcoholemia y no constituir un riesgo ni para sí mismas ni para el resto de los conductores cuando van al volante. Eso marca un cambio en determinadas costumbres y valores que mi grupo parlamentario contempla muy positivamente. Tiene que ver no solamente con esto sino incluso con otras cuestiones tan presentes en el entorno, precisamente a la hora de salir a alternar un fin de semana, como el cambio en el consumo de tabaco, que se ha implementado desde la aprobación de ciertas leyes en esta casa y que ha hecho que el día a día de muchas personas, su cotidianeidad, vaya cambiando, sin duda, de forma positiva, y que como tal hay que valorar.

Solamente tengo una cuestión que formular. Hay un gran reto a la hora de seguir trabajando en la lucha contra los accidentes de tráfico. Se ha expresado en diversas intervenciones, incluso en las dos que ha habido hoy se ha resaltado que la generación más joven está respondiendo muy positivamente a todos los incentivos para un consumo responsable y para determinados cambios en los hábitos; sin embargo, hay un segmento de personas —ha salido en las intervenciones de hoy—, las de edad mediana, que cree

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 42

o nos creemos que estamos asentados, que tenemos una seguridad grande a la hora de manejar los vehículos, a la hora de ir por trayectos que conocemos sobradamente, de seguir las costumbres que tenemos, y pensamos que todo eso lo controlamos, pero está produciendo una serie de accidentes contra los que es muy complicado luchar, como se comentaba en diversas comparencias. Precisamente en ese segmento de edad mediana, de conductores asentados, que puede ser que vayan a su trabajo o que su trabajo sea precisamente conducir, desde esa seguridad en la experiencia, en la trayectoria —es cierto, que la tienen, aunque nadie somos perfectos—, por una distracción debida a un consumo indebido en un momento determinado nos puede llevar al peor accidente de nuestra vida y a las peores consecuencias. Es un objetivo prioritario ese segmento de los conductores. En ese sentido deseo preguntar —alguna cuestión ha salido ya— qué iniciativas específicas plantean poner en marcha para ese sector en el futuro, si tienen prevista alguna o si se comprometen a estudiarlo cara al futuro.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra diputada doña Helena Castellano.

La señora **CASTELLANO RAMÓN**: En primer lugar quiero dar la bienvenida y las gracias a los comparecientes por sus intervenciones, que creo que han sido muy clarificadoras, además de didácticas y entretenidas, lo cual es de agradecer, sobre todo a estas horas.

Estamos hablando del consumo de alcohol, que en España es una cuestión social. El señor Guillaumes hablaba de su población; yo vengo del Bierzo, del sector vinatero. Está claro que el consumo de bebidas alcohólicas es algo que está implantado fuertemente en nuestra sociedad; se asocia con salir, con la diversión, con las celebraciones, con las ocasiones especiales. Nosotros —y me parece que ustedes también— creemos que la clave es el consumo responsable; esa es la clave, absolutamente, de toda esta cuestión. Está bien que exista el consumo de bebidas pero desde luego tiene que ser responsable, no abusivo. Esto sobra porque ustedes dos representan a dos industrias muy implicadas con este asunto, y lo hemos visto a lo largo de todos estos años. No hay que olvidar de dónde venimos. España hace unos años —no tantos en realidad, lamentablemente— estaba muy poco implicado en este problema, y gracias a su labor, junto a la de otras administraciones y entidades, la situación ha cambiado muchísimo. Es importante saber el avance que hemos tenido cuando echamos la vista atrás, porque sabemos de dónde venimos y todo lo que ha cambiado. Creo que las campañas de concienciación han sido fundamentales, y se ha hecho una gran labor.

Cuando pensé en esta comparencia lo primero que vino a mi mente fue: Si bebes, no conduzcas. Esta es la primera frase que me vino a la cabeza; está en el subconsciente social y en la mente de todos y todas, por eso simplemente se merecen una gran enhorabuena. Ha calado profundamente en la sociedad que alcohol y conducción son incompatibles. Alcohol cero al volante lo ponen de manifiesto las cifras, las de consumo de cerveza sin alcohol. Hay muchas cifras muy favorables que es bueno ponerlas en valor y ser positivo. Eso es lo bueno, pero, como decía la compareciente anterior, aun basta con que haya una persona que muera o que sufra un accidente para que la intervención esté justificada. Hay mucha gente, aunque cada vez menos, que sigue conduciendo en condiciones en las que no debe coger el coche, por tanto creo que aún queda trabajo por hacer. Ustedes están haciendo un gran trabajo pero nosotros, los poderes públicos, también somos responsables. ¿Qué sería deseable, que les gustaría que los poderes públicos pusieran de su parte para mejorar? Nosotros tenemos una gran responsabilidad para mejorar estas cifras, para que no haya ni un solo accidente, para conseguir que la tasa de alcohol sea cero y que la gente esté completamente concienciada.

Me gustaría remarcar algunas cuestiones. Ustedes han hablado mucho de los conductores jóvenes, por ello les felicito. Creo que es un público que está respondiendo muy positivamente; es gente que ahora sale más y es más proclive quizás al consumo de bebidas alcohólicas, pero está respondiendo positivamente. No sé si ustedes comparten la opinión de que de todos modos hay que seguir insistiendo en más campañas y en más actuaciones de los poderes públicos en colaboración con las entidades privadas. Me gustaría reproducir un poco lo que ha dicho el señor Sixto. Nos llama mucho la atención —ahora mismo las cifras son muy desfavorables— aquella franja de edad de más de 50 años. ¿Qué medidas serían deseables para poner freno a los accidentes en esta franja de edad, tanto por parte de ustedes como de nosotros? Creo que es algo importante, y ahora mismo el problema está ahí.

Sabemos que ustedes, tanto unos como otros, tienen convenios firmados con hosteleros, y me parece fundamental porque ustedes son productores pero quien distribuye directamente al público es el hostelero, que igualmente tiene una responsabilidad; es necesario que se implique. ¿Tienen ustedes previstas más

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 43

medidas, más acciones, junto con los hosteleros? Creemos que es muy importante esta colaboración, por eso me gustaría remarcarla.

Por último, los ciclistas. No se ha hecho mención aquí a ellos pero son usuarios de la vía pública y llevan un medio de transporte. Me gustaría saber si tienen ustedes en mente alguna campaña dirigida a este colectivo en particular, porque si beben y conducen pueden poner en riesgo la seguridad vial.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar ya un turno final para que puedan responder nuestros dos comparecientes, el señor Olalla Marañón y el señor Torremocha García de la Rasilla. Empieza el señor Olalla.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE CERVECEROS DE ESPAÑA** (Olalla Marañón): Como en mi exposición quise ser muy escueto —pido disculpas por ello— y muy directo, yendo al grano, obvié o no quise extenderme en cifras, en datos. Como la diputada del Grupo Popular solicita conocer los que tenemos, los voy a señalar. Hacemos un seguimiento mediante estudios propios y estudios externos; hacemos obviamente el seguimiento de estudios propios porque todos los años hacemos un posttest de nuestra campaña en dos vertientes, en resultados cuantitativos y en resultados cualitativos. Los resultados cuantitativos se refieren al número de apariciones que lleva y al público que se ha llegado, mientras que los resultados cualitativos señalan cómo van evolucionando los mensajes; por supuesto si a todo ello nos sumamos, nos queremos sumar a la ola, es a decir que es algo de todos, no de un sector ni de una actividad concretos, porque de las grandes cifras de rebaja de la siniestralidad en seguridad vial que tenemos en España nos congratulamos todos. Respecto a esos estudios —me voy a referir solamente a los datos externos— tenemos datos de 2011, 2012 y 2014. Uno es relativo a hábitos de movilidad de los conductores españoles, de Fesvial (la Federación de Seguridad Vial), que indicaba que el 50% de los conductores afirmaba que si bebía alcohol no conducía en la ciudad, y en ese año el 38% de los conductores optaban por la cerveza sin alcohol en esas ocasiones. El Real Automóvil Club de Cataluña, que colabora en la campaña, así como el Institut Servei Català de Trànsit, afirmaba que del total de la población el 57% de los consumidores de cerveza la tomaban sin alcohol específicamente cuando iban a coger el coche. La razón era porque iba a conducir, no por otros motivos que puede haber para consumir cerveza sin alcohol. El último estudio, el de Madison Market Research, que es una entidad poderosa de estudios de mercado, en su encuesta de análisis e investigación —este dato es del 2014—, lo elevaba hasta el 60%, que significaba que íbamos progresando. Eso en cuanto a los datos por los que su señoría me ha preguntado.

Respondiendo a las otras preguntas, en cuanto al tema de los jóvenes o el de los adultos, en nuestra campaña nos dirigimos a los consumidores de cerveza, porque ahí está nuestro prestigio y credibilidad. Ya que somos productores de cerveza nos dirigimos a nuestros consumidores; no nos subrogamos al dirigirnos a la población en general, nos dirigimos a los consumidores de cerveza, y entre ellos los hay jóvenes y también adultos e incluso de 50 años y más. Para los jóvenes lo focalizamos sobre todo, aunque como he dicho en mi exposición inicial no es cien por cien exacto, a través del acuerdo que tenemos con la Confederación Nacional de Autoescuelas, porque pensamos que un porcentaje muy alto de los que se van a sacar el carné de conducir tienen recién cumplidos los 18 años, o menos si es el carné de moto; es ahí, desde el principio, cuando se tiene que incidir en el mensaje de que alcohol y conducción es incompatible. La propuesta alternativa que damos los cerveceros, insisto, a los consumidores de cerveza es que, si vas a conducir, toma cerveza sin alcohol, porque canibaliza el uno al otro. Cada año, cuando en las autoescuelas aciertan en el test de seguridad vial y en aspectos relacionados con nuestros productos, con alcohol, les damos obsequios —desde un llavero el coche hasta un parasol, cien mil pequeños regalos— que harán que recuerden positivamente ese mensaje y la campaña.

No hacemos nada específicamente para los mayores de 50 años, más allá del mensaje general en el que nos dirigimos a todos; no hay nada focalizado —no sé si la FEBE hace algo— hacia los mayores de 50 años. Desde luego es un reto que se nos acaba de poner encima de la mesa y que con mucho gusto estudiaremos. Tampoco hacemos nada específicamente para los ciclistas, pero nos parece que se les debe ver como conductores, máxime ahora. Tengo que reconocer la realidad, que no trabajamos específicamente ni con un segmento de mayores de 50 años ni con el del ciclismo, sino con todos los segmentos porque buscamos al conducción en general. Tenemos mucha implicación con la hostelería. Realizamos campañas de concienciación con camareros, para que cuando pidan una cerveza sugieran que sea sin alcohol. El mejor éxito puede ser que en muchos establecimientos de hostelería —cada vez en más— ofertamos cerveza sin alcohol de barril, que es lo más adecuado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 44

Algún señor diputado nos preguntaba en qué podían ayudarnos o qué les pediríamos. Creo que mi compañero el señor Torremocha estará de acuerdo cuando señalo dos cosas: primero, apoyo institucional —nos lo dan—. La presencia institucional es fundamental por la credibilidad del mensaje. Creemos que es fundamental que seamos los cerveceros en nuestro caso los que les digamos a nuestros consumidores no consumas si..., y si consumes hazlo así. En todas las campañas que hacemos, tanto en el consumo responsable dirigido a jóvenes (Un dedo de espuma, dos dedos de frente) como a cualquier otro colectivo, siempre metemos el mensaje de la conducción, aunque no sean campañas específicas. El apoyo institucional es básico por la credibilidad, así como la presencia institucional, por ayudar a la difusión del mensaje a través de los medios de comunicación. La segunda cosa que les pediríamos, desde toda la humildad de ser un ciudadano al que ustedes representan, es que, por favor, sigan manteniendo la seguridad vial fuera de las lógicas disputas políticas; es un tema de Estado, que a todos nos afecta. Personalmente estoy muy implicado en él, por razones personales que ahora no vienen a cuento. Les pediríamos que este no fuera un tema de lucha partidista, por muy legítima que sea, y que nos hace a todos mejores, sino que lo mantengan como un asunto de Estado en cuanto al consenso. Perdóneme el atrevimiento, pero usted me ha pedido que les hiciera sugerencias.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Torremocha.

El señor **DIRECTOR EJECUTIVO DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE BEBIDAS ESPIRITUOSAS, FEBE** (Torremocha García de la Rasilla): Brevísimamente. En primer lugar nos agradecían nuestro trabajo y me pedían que trasladara su agradecimiento a las empresas que represento. Déjenme que se lo agradezca a mi vez porque es verdad que en este caso, en el de las empresas que represento, rara vez se produce un agradecimiento de los poderes públicos por la acción que desarrollan no solamente en el ámbito del compromiso sino por su aportación a la economía rural, por las materias primas. Probablemente sea así porque este tema se estigmatiza de una manera, si me lo permiten, demasiado frívola, demasiado rápida; como la costumbre está muy arraigada todo el mundo tiene una experiencia muy cercana de lo que son las bebidas con alcohol, y a partir de ahí casi no se detienen a analizar el tema en su conjunto, que por cierto es fascinante, y estamos convencidos de que con muchísimo gusto, si nos llega la oportunidad, nosotros y nuestros colegas del vino haríamos mucho más.

Para mí es un honor aceptar su invitación después de quince años apostando por la seguridad vial; vendremos siempre que nos lo pidan, y si nos dan la oportunidad de hacerles propuestas las aportaremos con mucho gusto.

Aprovechando lo que decía don Jacobo Olalla, el apoyo institucional es fundamental. No hemos pedido nunca un duro a ninguna institución para hacer absolutamente ninguna campaña de seguridad vial ni de ningún otro tipo, por cierto, pero es fundamental que nos impliquemos todos. ¿Por qué nos implicamos los productores? Porque queremos que se haga un buen uso de nuestros productos, somos los únicos y primeros interesados en que eso sea así. Lamentablemente, muchas veces no encontramos ese eco, ese apoyo a nuestra labor, perfectamente legítima, además de importantísima desde el punto de vista de recaudación en forma de impuestos; por eso nos gustaría que hubiera un mayor respaldo. Tenemos la suerte de que siempre que les hemos pedido apoyo todos los grupos de esta Comisión nos lo han ofrecido; todos en todos los casos, porque los ayuntamientos en los que estamos son de todos los signos y colores, y ustedes desde luego lo han hecho. Es verdad que sería fantástico si consiguiéramos que en esta Comisión y en otras comisiones de esta Cámara cundiera el ejemplo.

Hostelería es fundamental. La parte de dispensación es absolutamente clave. Nosotros de hecho desarrollamos una acción específica, un programa también desde hace muchos años, doce en este caso, que se llama Tu sirves, tu decides. Corresponsabilizamos al hostelero precisamente de lo que ocurre tanto en el local como *a posteriori*, y tenemos un seguimiento por su parte absolutamente espectacular.

En el ámbito de los mayores de 50 años, yo he tratado de enseñar que ya estamos con experiencias piloto, aunque no he querido entretenerme mucho en razón de su tiempo y de la hora que es. Creo que hay que apostar siempre por la concienciación y la sensibilización. Las campañas son muy positivas pero desde luego lo es más seguir insistiendo, porque mientras siga habiendo una víctima por esta problemática el esfuerzo no será baldío en todo caso.

Ciclistas. Tenemos firmados compromisos nacionales e internacionales que incompatibilizan absolutamente beber y marchar en bici. Ya sé que el ciclista utiliza desde cierta óptica la bicicleta para trasladarse de un sitio a otro como vehículo, pero al fin y al cabo no deja de ser también un deporte.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 766

11 de marzo de 2015

Pág. 45

Nosotros tenemos compromisos para que en ningún caso se puede vehicular —nunca mejor dicho— el consumo de alcohol con el ejercicio del deporte. Nos lo tomamos absolutamente en serio, por tanto eso está ya integrado en el ADN de lo que somos, de lo queremos ser y de lo que proyectamos a la sociedad. Nuestra implicación está a disposición de la parte pública que ustedes representan. Podríamos hacer mucho más en el futuro si lo hacemos conjuntamente. Creo que en el ámbito rural tenemos unos retos que no son los mismos que en el urbano; en este los servicios públicos de transporte son, probablemente, siempre mejorables pero perfectamente accesibles a la mayoría de los consumidores, pero en el medio rural eso es más complicado. Tal vez debería haber planes especiales en el ámbito rural, y ahí las diputaciones creo que tienen algo que ver; nosotros trabajamos con alguna por cierto, y sería bueno seguir trabajando.

Muchísimas gracias por su atención. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Torremocha y señor Olalla. Creo que ha sido una tarde densa pero muy provechosa para los objetivos de esta Comisión. Les agradezco muchísimo sus aportaciones y sus consejos, especialmente uno que creo que viene bien, que continúe trabajando la Comisión con esta voluntad de Estado, por decirlo de alguna manera. En mi labor de presidente me resulta sencillo, porque los distintos grupos tienen muy asumido este rol, y se lo agradezco. Creo que sus testimonios nos ayudan a reforzarlo.

Sin más, se levanta la sesión.

Eran las ocho y cincuenta minutos de la noche.

cve: DSCD-10-CO-766