



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 308

Pág. 1

## SOBRE SEGURIDAD VIAL

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

Sesión núm. 8

celebrada el miércoles 3 de marzo de 2021

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias con ocasión del programa de trabajo sobre la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030. Por acuerdo de la Comisión sobre Seguridad Vial:

- |  |    |
|--|----|
| — Del señor presidente del Real Automóvil Club de España, RACE (Sanz de Barros). (Número de expediente 219/000378) .....   | 2  |
| — Del señor Olave Gabarre (en representación de la plataforma PONLE FRENO). (Número de expediente 219/000379) .....  | 14 |
| — Del señor presidente de honor de la Fundación para la Seguridad Vial, FESVIAL (Montoro González). (Número de expediente 219/000380) .....                        | 29 |
| — Del señor Aritzeta Galán (doctor en Psicología de la Universidad del País Vasco, y profesor e investigador de la misma). (Número de expediente 219/000381) ..... | 43 |
| — Del señor Moreno López (experto en seguridad vial). (Número de expediente 219/000382) .....  | 54 |
| — Del señor Romera Zarza (experto en vehículos de movilidad personal). (Número de expediente 219/000383) .....   | 65 |

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 2

Se abre la sesión a las diez y treinta minutos de la mañana.

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

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA, RACE (SANZ DE BARROS). (Número de expediente 219/000378).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías.

Vamos a celebrar una nueva sesión de la Comisión, en la que vamos a sustanciar seis de las comparencias acordadas con ocasión del programa de trabajo que estamos desarrollando en la Comisión a propósito de la estrategia española de seguridad vial 2021-2030 que está elaborando el Gobierno.

Conocen ustedes la dinámica de la Comisión, que muy brevemente les recuerdo. En primer lugar, intervendrá el compareciente por un tiempo de veinte o veinticinco minutos, a continuación los portavoces de los grupos parlamentarios por un tiempo de tres minutos y concluirá el compareciente con una segunda intervención de diez o quince minutos, el tiempo que nos reste hasta la siguiente comparencia. Señorías, les pido que sus intervenciones se correspondan con el motivo de la comparencia, que sean para trasladar al compareciente las cuestiones o comentarios que consideren oportunos sin entrar en debate entre ustedes, que para eso saben muy bien que ya tenemos múltiples ocasiones en sesiones de esta Comisión o de otras, e incluso en el Pleno.

En primer lugar, empezamos la mañana recibiendo a don Carmelo Sanz de Barros, presidente del RACE. El Real Automóvil Club de España es una organización más que centenaria, con más de 300 000 socios, que no necesita mucha presentación porque, insisto, es por todos conocida. Pero sí quería resaltar que, además de realizar el trabajo de asistencia que todos conocemos, trabaja desde hace décadas por la mejora de la movilidad, la seguridad y la formación vial. Su actual presidente, don Carmelo Sanz de Barros, ha hecho una apuesta decidida por la mejora de la movilidad y la seguridad vial, impulsando la creación del centro de formación de la ONU en España, Cifal, que tiene como objetivo precisamente mejorar la seguridad vial en el mundo a través de la formación. Así que le agradecemos a don Carmelo Sanz de Barros su presencia y le damos la palabra para una primera exposición.

Muchas gracias, señor Sanz de Barros.

El señor **PRESIDENTE DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA, RACE** (Sanz de Barros): Buenos días a todos.

Señorías, quiero comenzar mi intervención agradeciendo esta amable invitación que nos hizo el presidente de la Comisión sobre Seguridad Vial, en nombre de sus señorías, para ofrecer y compartir con todos ustedes la visión y el compromiso del RACE en materia de movilidad y seguridad vial; cuestiones que resultan básicas y fundamentales para la institución que me honro presidir. Es un honor para mí estar hoy aquí como presidente del Real Automóvil Club de España, que, como ha mencionado el presidente, es una institución comprometida desde su fundación, hace 118 años, en el desarrollo de la movilidad segura y sostenible. Buena muestra de ello, allá en nuestros orígenes, fue la responsabilidad de elaborar el primer reglamento de circulación en España, la colocación de las primeras señales de tráfico en los caminos para aquellos primeros vehículos que empezaron a circular, el registro de matriculaciones o la representación de nuestro país a nivel internacional en todo lo que tenía que ver con tráfico y seguridad vial. Básicamente, el RACE ejerció de Dirección General de Tráfico hasta 1957 y estos son nuestros orígenes.

Mucho han cambiado las cosas —está claro— desde esos inicios del automóvil en nuestro país, pero no deja de sorprender que algunas cuestiones mantienen hoy aún vigencia, como la convivencia del vehículo con otras modalidades de transporte, la concienciación para la prevención de siniestros viales o, si me permiten la curiosidad, la propia movilidad eléctrica hoy tan de moda, que ya era conocida a comienzos del siglo XX y que incluso permitía a comienzos del siglo XX autonomía de 100 kilómetros/hora. La actualidad del RACE recoge toda esa herencia para configurarse como lo que es hoy, el automóvil club líder en nuestro país, pionero en innovación y en atender las necesidades del siglo XXI.

Algunos datos. Prestamos servicios a más de 10 millones de personas en nuestro país, a usuarios de la vía a los que ofrecemos nuestras soluciones de movilidad dentro y fuera de nuestras fronteras. Para

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 3

que se hagan una idea, hoy gestionamos, directa o indirectamente, un 40 % del total del parque español de vehículos. En el apartado internacional, el RACE atesora una dilatada trayectoria en el ámbito de movilidad y seguridad vial como miembro fundador de la Federación Internacional de Automovilismo, la FIA, de cuyo consejo mundial formamos parte. El RACE también es miembro de la Federación Internacional de Touring y Automóvil Club, Fitac; de la Global Mobility Alliance, la GMA, liderada por la Asociación Estadounidense del Automóvil, a la que pertenecen instituciones de América, Australia y Europa. También somos miembros y ostentamos la vicepresidencia del ARC Europe Group, que aglutina a automóviles club que representan a más de 180 millones de usuarios en Europa. También pertenecemos y somos miembro del Mobility as a Service Alliance y de la Asociación Internacional de Turismo, la AIT. Asimismo, como se ha mencionado ya, desde el año 2017 el RACE gestiona el único centro a nivel mundial de movilidad y seguridad vial de Naciones Unidas. Su nombre es Cifal Madrid RACE y el reto que tiene este centro es capacitar a profesionales de todo el mundo para trabajar en la prevención de riesgos viales mediante diferentes cursos y programas.

Como han visto sus señorías en esta breve introducción, el RACE está comprometido desde sus orígenes con la búsqueda de soluciones de mejora de seguridad vial y de una movilidad que cada vez resulta más cambiante, como la sociedad misma. En nuestra condición de institución experta y referente en el ámbito de movilidad, la base de nuestro trabajo es: primero, socorrer; segundo, investigar para entender las causas que producen los incidentes, y finalmente, formar y asesorar en materia vial. El RACE, que es una organización sin ánimo de lucro, desarrolla asimismo una importante labor de interés público en la representación neutral de los intereses de los usuarios de la vía, apostando por el conocimiento, la difusión pública e implicación responsable de la sociedad en el debate sobre la transformación de la movilidad que venimos experimentando en estos últimos años. Una labor que abordamos desde nuestra experiencia acumulada en estos 118 años de historia a los que aludía antes y que compartimos con otros socios internacionales, lo que nos permite tener una visión muy global de lo que se aplica con éxito en otros países, como pude comprobar, por ejemplo, en la conferencia de Estocolmo del pasado año. En este sentido, quiero destacar que si bien hoy en día las problemáticas son de carácter global, es muy verdad que las soluciones necesitan ser aplicadas y desarrolladas de forma local, lo que debería ser uno de los retos del futuro en el ámbito de movilidad y seguridad vial.

¿Qué podemos aportar desde el RACE a esta Comisión? Como les indicaba anteriormente, tres son los ámbitos de actividad principales del RACE: la prestación de auxilio en carretera y viaje; la investigación, estudio y análisis continuo en busca de las mejores soluciones para la movilidad, y la formación, el asesoramiento y la concienciación y sensibilización de la sociedad como eje de cualquier estrategia en materia de seguridad vial. En definitiva —y, si me lo permiten, formulado de una manera mucho más simple—, en el RACE auxiliamos, investigamos y formamos. Y es nuestro compromiso en estos tres ámbitos de actuación, que ponemos a disposición de esta Comisión y de sus señorías, nuestra posible contribución para el mejor y mayor bienestar de la sociedad española.

Quiero ahora centrarme en cada uno de estos tres puntos. Permítanme hablar, desde el punto de vista de nuestro servicio de asistencia, de todo lo que tiene que ver con los servicios de auxilio en carretera y hacer un inciso y referirme a la redacción de normas que afectan de forma directa al usuario y a la movilidad, para comentar brevemente el real decreto que está a punto de aprobarse en Consejo de Ministros sobre este asunto. En los últimos años, y gracias al constante avance tecnológico que, liderado por el RACE, se ha producido en las empresas de asistencia en carretera, el concepto de llamar a la grúa ha dejado paso a una realidad mucho más compleja y distinta adaptada a estos tiempos de cambio. Es sofisticada y, sobre todo, capaz de prestar una diversidad de servicios encaminados, por un lado, a socorrer y, por otro lado, a que las personas implicadas y sin experiencia de estar en la vía evacúen la vía lo antes posible. Hoy en día, el usuario que tiene un problema en carretera ya no se puede conformar con que aparezca una grúa para llevarse su vehículo a un taller. El desarrollo de nuevas soluciones en movilidad ha permitido el envío de vehículos de auxilio que resultan más adecuados a las necesidades de los usuarios y que en apenas unos minutos proporcionan una solución que permita proseguir la marcha y llegar a su destino. Esta solución se proporciona en España, en el resto de Europa y en Estados Unidos, en los países más desarrollados, en un tiempo inferior al que comportaría el hecho de subir un coche a una grúa plataforma; plataforma que, en el caso de que pueda acceder al vehículo, quizá retirará el vehículo de la vía, pero no a las personas que lo ocupan ni su equipaje ni el perro, etcétera, lo que conllevará más espera hasta que lleguen otros medios y, por tanto, más riesgo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 4

La reforma del Real Decreto de auxilio en carretera, que se aprobará en los próximos días, parece, sin embargo, hacer más hincapié en la grúa misma que en la propia asistencia técnica en el lugar del incidente y en la multitud de servicios auxiliares que se ofrecen a día de hoy en España y en los países de nuestro entorno. Según plantea la última versión que obra en nuestro poder, nos consta que la Dirección General de Tráfico ha realizado un gran esfuerzo en materia de introducción de nuevas tecnologías con la DGT 3.0, en visibilidad de los distintos participantes en las labores de asistencia, así como en dotar de más medios de protección al profesional de la grúa.

Dicho esto, desafortunadamente, el real decreto plantea como casi exclusiva prioridad la retirada del vehículo asistido. Este hecho es, desde nuestro punto de vista, un claro error de la seguridad en nuestras carreteras, ya que, como decía anteriormente, un adecuado servicio de asistencia en carretera puede hoy solucionar más de la mitad de los problemas en el mismo lugar del incidente sin tener que trasladar el vehículo y, sobre todo, sin que personas no acostumbradas a permanecer en la vía estén en ella durante largos periodos, con el peligro que ello comporta. Los datos hablan por sí mismos, siendo las desgracias con los propios ocupantes de vehículos la primera causa de muerte derivada de la asistencia en carretera, seguida de la utilización de la grúa plataforma. La oportunidad es enorme para actualizar la normativa a la realidad actual y por ese motivo el RACE solicita encarecidamente no dejar pasar esta ocasión única de adaptarse a la realidad de la asistencia en carretera en el siglo XXI.

El texto que se nos ha presentado ignora el rol esencial de las empresas gestoras de asistencia, que conforman en sí un verdadero motor de inversión y desarrollo en este sector. Asimismo, aborda solo de manera tangencial las distintas tipologías de vehículos de auxilio que han aparecido en los últimos años, las tecnologías que permiten al vehículo averiado seguir el viaje cuanto antes y los servicios secundarios que se ofrecen a los usuarios, como el taxi, vehículo de sustitución u otros. Es importante mencionar que la grúa hoy en día hace menos de la mitad de los servicios de asistencia y que apenas es un 35% del coste que gestionamos en este tipo de compañías. Esta postura que les acabo de expresar es compartida tanto por la patronal del sector asegurador, Unespa, como por los principales gestores de redes de asistencia en viaje, entre los que nos permitimos de común acuerdo dar también voz al Real Automóvil Club de Cataluña, al RAC, quienes coinciden en señalar con el RACE que el real decreto olvida un gran número de servicios de carácter asistencial que hoy resultan imprescindibles para los usuarios y esenciales para evacuar la vía en el menor tiempo posible, asegurando la seguridad tanto de los profesionales de la asistencia como de los ocupantes de los vehículos. No hay que olvidar que cuando un usuario —y lo vuelvo a repetir— comunica al RACE una avería, se pone en marcha todo un complejo mecanismo y un avanzado sistema de servicios que, en última instancia, tienen como objetivo prestarle el auxilio y la asistencia que requiere en las mejores condiciones posibles.

Paso a nuestro rol de labor investigadora. Como les indicaba anteriormente, la labor de investigación de los técnicos del RACE es la base que inspira la toma de decisiones, el avance del conocimiento en nuestra organización y la necesidad de innovar, lo que nos permite abrir nuevos campos de trabajo llamados a convertirse en nuevas soluciones de movilidad a disposición de nuestros usuarios, de nuestras propuestas formativas o de nuevos proyectos para la reducción de la siniestralidad vial. Esta inquietud investigadora ha impulsado al RACE para seguir avanzando a la misma velocidad que lo hace la sociedad, especialmente en un momento como el actual y en una sociedad como la nuestra, en que la movilidad, la conectividad y la comunicación resultan fundamentales para nuestro desarrollo. Permítanme un ejemplo. Hace muy poquito, las distracciones al volante se centraban en el uso que hacíamos del móvil para hablar exclusivamente; hoy en día, nos encontramos con nuevos motivos de riesgo derivados, entre otros, de la manipulación del teléfono mientras se conduce para hacer uso de las aplicaciones móviles o de las redes sociales, chatear etcétera. Nuestro reto estará, en este sentido, en hacer usuarios responsables mediante la formación vial y en cómo emplear correctamente las novedades en el ámbito de las comunicaciones, de tal forma que los usuarios sean conscientes de los riesgos que un uso inadecuado de las mismas puede comportar. Del mismo modo, cuando hablamos del auxilio en carretera, los aprendizajes derivados del detallado análisis que hacemos de los más de 1,2 millones de asistencias que realizamos anualmente en nuestro país nos han permitido incorporar gradualmente nuevas tecnologías a las labores de socorro.

Hoy en día utilizamos sistemas expertos para la diagnosis remota e instantánea del percance, e inteligencia artificial en su faceta de *machine learning* para la correcta selección del vehículo de rescate idóneo para cada caso, modelos de regresión para determinar el correcto dimensionamiento de los *call centers* y evitar esperas en las llamadas o sistemas de geolocalización que envían al personal de rescate las coordenadas del cliente sin necesidad ni siquiera de *apps* o de llamadas. Es gracias a la integración

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 5

de los percances, sus tipologías y la identificación de las necesidades derivadas por lo que hemos conseguido grandes mejoras en la prestación del servicio, que permiten solucionar más de la mitad de los problemas de manera casi inmediata en el mismo lugar del incidente, reduciéndose los tiempos de intervención, lo que se traduce en menor permanencia en la vía y, por consiguiente, en menor riesgo y mayor seguridad para los usuarios. Como ven, el desarrollo y la modernización de los servicios de asistencia que venimos impulsando desde el RACE tienen su origen en una profunda labor investigadora. La investigación y el estudio avanzado de la realidad vial inspiran también las recomendaciones que venimos efectuando desde el RACE a las autoridades de tráfico en materia de regulación. Solo así podremos dotarnos de una legislación vial segura e innovadora. No debemos perder este foco a la hora de trabajar en medidas legislativas, teniendo siempre al usuario de la vía en el centro de las políticas viales; unas políticas que deben abarcar no solo aspectos básicos relacionados con la seguridad vial en sentido estricto, sino con la movilidad en términos más generales.

El último aspecto, la formación vial, que, como decía anteriormente, es uno de los principios básicos de nuestro compromiso con la sociedad, es también un trabajo cuyo resultado es visible a corto plazo, como demuestran nuestros planes de formación en grandes empresas, tanto en Europa como en África y en América Latina, necesarios para desarrollar una nueva generación de usuarios más conscientes y preparados. Este compromiso nos ha llevado a establecer una alianza única en el mundo con una entidad del nivel de Naciones Unidas para la creación de este primer centro global de formación de líderes y autoridades en seguridad vial, que es el centro Cifal Madrid RACE, que lleva ya tres años formando a los formadores que en España, Europa y América Latina llevarán a cabo la importante reducción de siniestralidad compartida en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas. También por nuestra Escuela RACE de Conducción, que tiene su sede en el circuito del Jarama, pasan cada año miles de conductores que descubren el funcionamiento de elementos de seguridad, como el ESP, el ABS o los sistemas de control de tracción, unos sistemas de seguridad activa que estoy seguro de que muchos de ustedes tienen en sus vehículos. Lo que nos demuestran los miles de usuarios que pasan por estos cursos de formación es que la gran mayoría de ellos no conocen el funcionamiento de estos sistemas, ni siquiera su eficacia a la hora de reducir posibles riesgos.

Es importante también promover e impulsar la formación de la seguridad y la protección de los vehículos más vulnerables, como las motocicletas, que, desafortunadamente, cada vez están más presentes en los siniestros mortales en nuestro país. Hace unos días, y fruto de una investigación del RACE, presentamos la campaña «Ponte un airbag» para mostrar la eficacia de los chalecos airbags para motoristas; una campaña desarrollada en colaboración con los pilotos de MotoGP, la asociación de dos ruedas Anesdor y la propia Dirección General de Tráfico. Ejemplos como este muestran claramente cómo aplicamos esta fórmula a la que me refería anteriormente, en la que la investigación se convierte en formación con la creación de materiales de comunicación y concienciación para el usuario. La campaña «Ponte un airbag» es, asimismo, un claro ejemplo de una colaboración en la que participan instituciones públicas y privadas, tal y como establece el Objetivo 17 de los ODS impulsados por Naciones Unidas.

Hasta ahora hemos hablado de presente y ahora me quiero centrar en la Agenda 2030. Es cierto que asistimos a un cambio muy importante tanto en los paradigmas de movilidad, especialmente en los entornos urbanos, como en la evolución que en los últimos tiempos viene produciéndose en nuestros hábitos de consumo. En el entorno urbano, ese cambio de paradigma al que antes me refería viene determinado, fundamentalmente, por la incorporación y popularización de nuevos sistemas de movilidad personal, cuyos usuarios resultan, en última instancia, mucho más vulnerables a posibles riesgos viales. Quienes en nuestras ciudades circulan en motocicleta, bicicleta u otros sistemas de movilidad personal carecen de las necesarias medidas de protección que sí incorporan otros vehículos. Requieren de un marco regulatorio que homogeneice a todos los usuarios de la vía en materia de seguridad, formación, capacitación, responsabilidad civil y uso de las infraestructuras viales, y contribución al sostenimiento de la mejora de las mismas. Un cambio de paradigma que en el entorno urbano ha adquirido también especial dimensión con la eclosión del comercio electrónico y el crecimiento exponencial de los desplazamientos de última milla en sistemas de movilidad personal especialmente vulnerables, que, como todos sabemos, son utilizados por una multitud de *riders*, transportistas y repartidores, y que han conducido a un aumento de la siniestralidad en el ámbito laboral de este tipo de servicios. En este sentido, resulta imprescindible, en nuestra opinión, impulsar medidas de formación continua en personas que dedican una gran parte de su jornada laboral a desplazarse por nuestras ciudades para el reparto del *e-commerce* y que requieren

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 6

de una adecuada prevención de riesgos en el ámbito laboral, poniendo freno así al aumento de la siniestralidad *in itinere* y en la misión que su desempeño profesional les comporta.

Esto me lleva a un segundo punto, que es el estado de los vehículos que desarrollan estas actividades, como son las furgonetas de reparto y, en general, los vehículos industriales. El estado de este parque de vehículos industriales y comerciales en nuestro país es mejorable. Tiene una antigüedad de casi diecisiete años y no debemos olvidar que un vehículo más moderno resulta más seguro que uno antiguo. De ahí nuestra insistencia en la necesidad de extender y prorrogar los planes de ayuda para la compra de vehículos nuevos, que, como todos conocemos, vienen equipados con más y mejores sistemas de seguridad. Nadie duda, tras la experiencia de años anteriores, que un plan de ayudas para la compra de vehículos nuevos resulta una herramienta fundamental para la renovación del parque, ya que es muy antiguo; un plan que, en nuestra opinión, podría hacerse extensivo también al mercado de seminuevos, a los que podrían acceder aquellos usuarios que no pueden permitirse adquirir vehículos nuevos. En este sentido, resulta igualmente imprescindible seguir insistiendo en la renovación de las infraestructuras viales. Los seres humanos seguiremos cometiendo errores, pero unas infraestructuras seguras y unos vehículos que nos protejan más reducirán las consecuencias de esos errores. ¿Por qué, entonces, los niveles de inversión han caído? Según el informe FIA, *A better deal for motorists*, los ingresos de la Unión Europea generados a las arcas públicas por los usuarios de la vía —vía impuestos, vía compra y matriculación de vehículos, impuesto de circulación, gravamen de combustibles e incluso el pago por uso de ciertas vías— prácticamente duplican el presupuesto invertido en estos mismos países en mejora de infraestructuras viales. Así, a nivel de toda la Comunidad Económica Europea, los ingresos procedentes de los mencionados impuestos a la movilidad ascienden a 286 millones de euros, casi un 3% del producto interior bruto de la Comunidad, mientras que la inversión no representa ni el 0,8% del producto interior bruto europeo.

Me dejo muchas cuestiones, como las modificaciones normativas que se aplican en la reducción de velocidad en carreteras secundarias o en las zonas urbanas, el futuro de la propulsión de los coches eléctricos mediante el hidrógeno y otros sistemas y tecnologías, la cuestión del pago por uso de las vías, la elevada carga fiscal que sufren los automovilistas por tener y disfrutar de un vehículo, y el debate de la edad máxima para tener permiso de conducción o, lo contrario, el debate de la edad mínima para obtener ese permiso, temas todos importantísimos, pero que por cuestiones de tiempo me resulta imposible abordar hoy.

¿Qué conclusiones podemos sacar? No quiero terminar sin volver a insistir en el compromiso de una organización como RACE con los Objetivos de Desarrollo Sostenible en materia de movilidad y seguridad vial, un compromiso que iniciamos hace dieciocho años, que va más allá de nuestras fronteras y que se ha concretado en esa formulación sencilla de que auxiliamos, investigamos y formamos para contribuir al bienestar de nuestra sociedad y a la reducción de los índices de siniestralidad.

Permítanme concluir con una petición a sus señorías, que entronca con el compromiso del RACE en su vocación de ofrecer a los ciudadanos de nuestro país el mejor auxilio en sus viajes y desplazamientos. Aunque es normal que la normativa y la regulación puedan ir por detrás de la operativa, no desaprovechemos la oportunidad que nos brinda el momento actual para completar nuestra legislación de asistencia en carretera adaptándola a la realidad actual y mejorando la seguridad de nuestras vías. A nuestro juicio, se debe reconocer normativamente el papel de las compañías gestoras de asistencia e incorporar en nuestra legislación una multitud de servicios que se proporcionan y que van más allá del tradicional 'llamar a la grúa' —señorías, hace décadas que nadie llama a una grúa en este país— y descartar la contribución que en el ámbito de la seguridad vial proporcionan las novedosas soluciones de reparación *in situ* que hoy en día nos permiten los avances tecnológicos. También es momento, desde nuestro punto de vista, de impulsar la regulación de esa nueva movilidad a la que antes me refería, homogeneizándola funcionalmente con la que resulta de aplicación a otros vehículos que utilizan esa misma vía, tanto en materia de normativa vial —seguros, elementos de protección e identificación— como en su contribución fiscal. Avancemos, en definitiva, en la introducción de elementos normativos destinados a la mejora de la seguridad vial, en general, y en la referida a la seguridad vial laboral, en particular con la introducción, por ejemplo, de los datos de accidentalidad *in itinere* y en misión dentro del reporte de información no financiera de las empresas. Insistamos en la inclusión de los vehículos seminuevos en los planes Prever, con el fin de achatarrar vehículos antiguos, sustituyéndolos por vehículos más seguros para aquellas personas que no pueden permitirse vehículos de última generación. Y promovamos medidas para potenciar y desarrollar la formación y la investigación en seguridad vial, tal y como hacemos con

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 7

el I+D+i en general, equiparando los esfuerzos y ventajas fiscales que se proponen para otros ámbitos de labor investigadora, que sin duda contribuirán a la mejor aplicación de la tecnología en cuestiones tan fundamentales como los sistemas de retención infantil, cuya fiscalidad debería revisarse, igualándola a la de otros países de nuestro entorno.

Termino como he empezado, reafirmando el compromiso de RACE con la mejora de la movilidad y la reducción de los siniestros viales, y agradeciendo el apoyo de sus señorías en materia reguladora para aumentar el alcance de nuestra autoimpuesta misión.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sanz de Barros, por su intervención.

Pasamos a continuación a las intervenciones de los representantes de los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Vasco, tiene la palabra la señora Gorospe.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias, presidente.

Gracias, señor Sanz de Barros, por su intervención y por las explicaciones. Y buenos días a todos. Vamos a tener una sesión larga, así que empecemos con ánimo la jornada.

Ha tocado muchísimas cuestiones y somos muchos grupos, por lo que tampoco podemos formularle muchas preguntas porque le pondríamos en una situación muy comprometida para poder respondernos a todos en el poquito tiempo que tiene. Por tanto, le voy a hacer prácticamente una pregunta. Estamos absolutamente de acuerdo con una reflexión que ha hecho, y es que existen problemáticas globales y soluciones locales. Nosotros compartimos esta reflexión tanto en el ámbito de las políticas públicas como en el de las políticas viales, que las políticas públicas deben guiarse por el principio de subsidiaridad. Aquellas políticas que se realizan por las administraciones siempre tienen más posibilidades de existir. Pero es cierto que en ese ejercicio de respuesta local es muy importante que tengamos en cuenta las referencias que existen a nivel internacional, y usted ha compartido con nosotros todas las relaciones y vínculos internacionales que tienen con sus pares. Nuestra pregunta es, de cara a la estrategia futura de esta década en la que estamos inmersos de seguridad vial, con ese enfoque internacional, qué propuestas haría, por ejemplo, para responder a este reto a futuro del que usted nos hablaba de homogeneizar las medidas de seguridad vial para responder con más acierto a la nueva movilidad. Si usted tuviera que incorporar, con una visión internacional, pero dando una solución local, propuestas concretas en la estrategia de seguridad vial, ¿qué nos recomendaría? ¿Dónde existe algo muy interesante a nivel internacional que podamos imitar, copiar, analizar o descartar?

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Cambroneró.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días a todos. Gracias, señor de Barros, bienvenido a esta Cámara. Gracias también por sus valiosas aportaciones y al RACE por el trabajo que realiza a diario por la seguridad vial. Voy a ser muy breve, como suelo serlo siempre. Solo voy a plantear tres cuestiones muy sencillas y muy concretas, porque creo que para lo que traemos aquí a la gente a comparecer es para sacar iniciativas concretas para presentar en esta Comisión y que puedan hacerse realidad.

La primera sería en materia de movilidad sostenible. ¿Cuál es su opinión sobre la sustitución de los impuestos sobre vehículos de tracción mecánica y determinados medios de transportes a impuestos de carácter ambiental? ¿Ve usted viable esa sustitución? ¿Cree que podría hacerse? ¿Podría ser el caldo de cultivo, como nosotros pensamos, para que el propio usuario pueda interiorizar los costes medioambientales derivados del uso de combustibles fósiles y pueda así elegir su vehículo, conocimiento esos costes?

Otra de las preguntas que le quiero plantear —son solo tres y muy sencillas— se refiere a la eterna medida de fomentar la movilidad eléctrica. Sabemos que por la limitación del tiempo no ha podido entrar en profundidad en esta medida, como usted bien ha dicho, pero nos gustaría saber qué opina sobre el fomento de estos vehículos y qué medidas concretas propondrían desde el RACE para hacerlo.

Hablaba usted —y en esto me va algo personal— de los chalecos *airbag* para usuarios de motocicletas. Todos los que vamos en moto sabemos que esa prenda ahora mismo, tal como está fabricada, es carísima. ¿Cree que el Gobierno debería implementar subvenciones o algún tipo de ayuda para que todos los que circulamos en moto podamos acceder a ese bien, que creo que es muy necesario y que provoca

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 8

seguridad en los usuarios? Sabemos que somos muy vulnerables cuando vamos en moto y que cada vez que hay un siniestro es probable que salgamos lesionados, como me ha pasado en alguna ocasión.

Solo quiero agradecerle su exposición y sus respuestas. Le deseo que sigan trabajando como lo están haciendo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cambroner. Por el Grupo Republicano, tiene la palabra la señora Granollers.

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

Buenos días. Me sumo a los agradecimientos de mis compañeros y compañeras por las explicaciones dadas. También seré muy breve. Cogiendo un poco el hilo del compañero que hablaba sobre las protecciones y lo caras que son para que la gente se las pueda comprar, ¿qué tendríamos que hacer para que dichas protecciones estuvieran al alcance de todos? No podemos pensar que una cosa que nos salva la vida es cara, porque en cuestiones médicas o sanitarias no nos hemos planteado nunca si unas vacunas no las vamos a poner porque son caras. Creo que las ayudas para protecciones casi tendrían que ser obligatorias.

También creemos que es indispensable la educación obligatoria y desde la infancia. ¿Para qué? Como todos sabemos, un día u otro vamos a tener que convivir, peatones, ciclistas, motocicletas, y debería ser obligatorio que todos conociéramos las normas de circulación y qué hacer en caso de siniestros viales, tal como ha dicho, porque no se trata solamente de llamar a una grúa, sino de saber cómo nos tenemos que comportar cuando nos pasa una cosa así.

Solo quería hacerle estas preguntas. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Granollers. Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Fernández-Lomana.

El señor **FERNÁNDEZ-LOMANA GUTIÉRREZ**: Gracias, señor presidente.

Buenos días, señor presidente del RACE. Voy a tratar de ser breve. Simplemente señalaré dos cuestiones. A nuestro grupo le gustaría saber si ustedes cruzan datos con los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, llámense Ertzaintza, Mossos d'Esquadra o Guardia Civil de Tráfico. Quisiéramos saber si opina que están bien protegidos, si les faltan medios con respecto a las infraestructuras que ustedes tienen; sobre todo, lo que le acabo de comentar, si están suficientemente protegidos, ya que tienen un índice de accidentes y de mortalidad bastante alto.

La siguiente cuestión es qué opina del protocolo que se sigue en países como Suiza, en el que los ciudadanos pagan los seguros de forma temporal, si solamente utilizan el vehículo en época estival y en invierno los tienen guardados. Qué le parece la idea de poderlo pagar de forma transitoria más que de manera fraccionada; es decir, pagar dos, tres meses o medio año, y no como ahora que pagas el seguro un año entero cuando a lo mejor solo utilizas el vehículo dos o tres meses.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Fernández-Lomana.

Por el Grupo Plural, tiene la palabra el señor Boadella. Le pido disculpas porque me he equivocado y no le he dado la palabra cuando le correspondía.

El señor **BOADELLA ESTEVE**: No hay problema, señor presidente.

Muchas gracias, señor Sanz. Yo también quería hacerle un par de preguntas muy centradas en el ámbito de la formación. Ustedes tienen una propuesta, que me gustaría que nos desarrollara, que es hacer obligatoria en los colegios la asignatura de seguridad vial. Quisiéramos saber hasta qué punto sería necesario empezar alguna línea de trabajo en este sentido. Esto lo digo por lo que comentaba usted antes de la movilidad personal, de todas las empresas de reparto, porque son personas que no tiene ningún tipo de carné de conducir pero que se ponen a trabajar con elementos que hacen necesario conocer las reglas de juego en materia de seguridad vial.

La otra cuestión que le quería plantear en el ámbito de la formación es la de la formación continua a los conductores, porque una persona aprueba el carné de conducir y ya no se examina nunca más, aparte de hacer las revisiones médicas. Hasta qué punto haría falta un reciclaje constante o una actuación y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 9

cómo se debería articular esto, según su opinión, no para sobrecargar con más burocracia y más exámenes, sino para intentar abordar la cuestión de manera fácil y transparente.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Bas.

El señor **BAS CORUGEIRA**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días a todos. Señor Sanz de Barros, muchas gracias por su presencia ante esta Comisión de Seguridad Vial. Le doy la enhorabuena por su magnífica gestión al frente del RACE y por su exposición de hoy, en la que ha desarrollado muchas e interesantes reflexiones. En función de su dilatada experiencia, y dado que el RACE representa a más de diez millones de automovilistas, me gustaría recabar su opinión acerca de algunas cuestiones que consideramos de interés y que son de actualidad.

En primer lugar, hablaré sobre un tema que afecta a toda España, pero especialmente a Galicia, que es el coste de las autovías y de las autopistas. En Galicia tenemos la AP-9, que es una autopista de las más caras de España, ya que cuesta más recorrer 160 kilómetros entre Vigo y Coruña que 600 kilómetros entre Vigo y Madrid. Además, como exalcalde y vecino de Redondela, sigo reclamando que se elimine un peaje injusto en Rande, que fue un compromiso adquirido por Fomento con la Xunta de Galicia en 2018, y que está sin cumplir. Nos gustaría conocer su opinión acerca de las recientes declaraciones del secretario de Estado de Transportes, Pedro Saura, sobre la posibilidad de que se introduzca un peaje en el uso de las autovías, donde se pone de manifiesto, una vez más, ese afán recaudatorio insaciable que está teniendo este Gobierno.

Otro tema de actualidad tiene que ver con la caída del 45% de las ventas de automóviles en España y con la descabellada subida del impuesto de matriculación propiciada por este Gobierno. El Partido Popular intentó que el Gobierno tomara las medidas oportunas para que el nuevo modelo de medición de emisiones de CO<sub>2</sub> no provocara una subida del impuesto de matriculación, pero, por desgracia, mientras que en países como Francia y Portugal sí se han tomado medidas, en España no se ha hecho nada y el 1 de enero el impuesto de matriculación encareció el coste del vehículo en una media de 800 euros. Nosotros abogamos, como ya se dijo aquí por algún otro portavoz, por la supresión de este impuesto para gravar únicamente a aquellos vehículos más contaminantes y menos seguros. De esta forma, favoreceríamos la renovación de nuestro parque automovilístico y lo llevaríamos hacia vehículos de bajas emisiones que contribuyan a la mejora de la seguridad vial. Nos gustaría conocer su opinión al respecto.

Un tercer tema serían los resaltes en la calzada o lombos, como los llaman en mi tierra, que han proliferado en multitud de ciudades y que han recibido numerosas críticas, fundamentalmente de organizaciones médicas, como la Sociedad Española de Medicina de Urgencias y Emergencias o la Asociación Gallega de Técnicos de Emergencias Sanitarias. Un ciudadano, Mateo Lafragua, recibió en 2018 el premio ciudadano Ponle freno por su estudio sobre la repercusión de los resaltes en las emergencias sanitarias. Muchas ciudades están viviendo este debate de forma muy intensa. Concretamente en Pontevedra, nuestro portavoz municipal, del Partido Popular, y médico de profesión, Rafa Domínguez, ha presentado distintas iniciativas con las que sensibilizar a las administraciones para que se tenga en consideración el peligro que suponen este tipo de badenes en la calzada para los enfermos que están siendo trasladados en ambulancia y para los profesionales de la salud. Nos gustaría saber qué piensa sobre ese asunto y si el RACE tiene opinión al respecto.

Por último —acabo, señor presidente—, en relación con el proyecto de real decreto por el que se van a regular los servicios de auxilio en vías públicas, me ha dado la sensación de que el RACE ha realizado diversas aportaciones que no han sido atendidas. Como líderes de asistencia en carretera, ¿creen que se está perdiendo una oportunidad para regular este servicio de forma más ambiciosa?

Muchas gracias.

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

Para concluir este trámite, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Pérez Abellás.

El señor **PÉREZ ABELLÁS**: Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señor Sanz de Barros, presidente del RACE. Señorías, hoy celebramos una Comisión de Seguridad Vial de comparecencias y de información sobre esta cuestión. Agradezco las palabras de todos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 10

los intervinientes que me han precedido que han pedido explicaciones al RACE de la labor que llevan a cabo. Me ha extrañado un poco que el señor Bas, del Grupo Popular, haya sacado aquí el tema de la AP-9, porque no tiene nada que ver, creo que está fuera de contexto, la supresión de los peajes de la AP-9 o las emisiones de CO<sub>2</sub>. No sé qué tiene que ver esto con la comparecencia del señor Sanz de Barros.

Dicho esto, quiero agradecer al señor Sanz de Barros, como dije antes, todas las explicaciones que nos ha dado y su exposición, que ha sido muy fructífera. Refiriéndome un poco a los tres pilares de su intervención, al auxilio, me referiré también —ha hablado de ello— al Real Decreto de asistencia en carretera, que es mejorable. Agradezco su buena disposición a realizar aportaciones para la mejora de este real decreto y, sobre todo, que haya mencionado los servicios de carácter asistencial, que parece ser que no los contempla. Sabe que el Gobierno, la Dirección General de Seguridad, tienen una buena disposición.

En cuanto al segundo pilar de su intervención, la investigación, me gustaría que ahondara un poco en lo de los chalecos y chaquetas *airbag* de motos. He visto en su página web que están haciendo investigaciones, y me gustaría que nos lo ampliara un poco más. También, si puede, nos gustaría que hablara del precio de estos chalecos y chaquetas. Dentro de investigación, quisiéramos saber si han estudiado o prevén estudiar algo sobre la conducción sin conductor, porque en muchos sitios se está empezando con esto.

En cuanto al último pilar, sobre la formación, coincido con compañeros que me han precedido en el uso de la palabra en cuanto a la formación vial. Me gustaría incidir en este tema. Yo procedo del mundo educativo, de todas las etapas educativas, acabando en la universidad. Este tema lo trataba mucho cuando era docente y en la formación vial, no solo para conductores, sino también para peatones, les ponía un ejemplo muy significativo. Cuando una mamá cruza un paso de peatones con una silla en la que lleva a su bebé, al ponerse el semáforo en verde para los peatones, ¿quién cruza primero? Normalmente es la silla, y como a veces los coches no paran, el bebé no tiene protección. Es fundamental este tema.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Pérez Abellás.

Señor Sanz de Barros, tiene usted quince minutos para contestar o ampliar la información que nos ha traído.

El señor **PRESIDENTE DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA, RACE** (Sanz de Barros): Señorías, gracias a todos los que me han preguntado. Voy a intentar responder a las distintas preguntas de forma aleatoria, y como algunas inciden sobre puntos similares, procuraré cubrirlas todas.

Empiezo con la señora Gorospe. Creo que en el tema de la homogeneización de medidas volvemos al principio de la aplicación local, porque cada ciudad, cada pequeño municipio tiene sus propias particularidades. Es mucho más fácil la homogeneización en la red principal, pero creo que el enfoque tiene que ser precisamente tener una cobertura global que permita a las administraciones más cercanas adaptar esta medida. Hoy por hoy no existe esta homogeneización, es más, estamos viendo que nacen como setas las *smart cities*, los foros, las opiniones, etcétera, y a cada uno se le ocurre una nueva idea, lo que nos está llevando a una desorganización todavía mayor, porque cada uno intenta defender su medida, que probablemente tenga sentido en un área o en unas circunstancias determinadas, y se intentan extrapolar estos distintos movimientos e iniciativas que van surgiendo en lugar de homogeneizar y decidir qué es más apropiado o no en cada una de las áreas.

La nueva movilidad. Aquí voy a dar una respuesta general a todos ustedes. La nueva movilidad ha venido para quedarse, eso está claro, pero tiene unas implicaciones muy importantes, porque tendríamos aplicar el principio de que a igualdad de uso de la vía deberíamos tener igualdad de riesgo e igualdad de responsabilidades y obligaciones. Esta ecuación parte de un desequilibrio, que es que empezamos con una igualdad de uso de vía, que es verdad, porque aquí todo el mundo utiliza la misma vía, pero el riesgo no es igual. Todos los usuarios de estos sistemas de movilidad personal que están apareciendo son mucho más vulnerables que los principales usuarios de la vía, y las responsabilidades, las medidas de seguridad y las capacitaciones que exigimos a estos usuarios no tienen nada que ver, lo que es una contradicción. Son usuarios más vulnerables. Estamos cuestionando aquí si un señor que va en patinete o en motocicleta debe llevar casco o no, si tiene que estar formado o no, si debe estar capacitado para manejar el vehículo que lleva, etcétera. Creo que en el momento en el que un usuario sale a la vía debe tener las mismas responsabilidades y las mismas obligaciones, utilice el medio que utilice. Además, es

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 11

una cosa que se mueve a una velocidad increíble. Les puedo poner un ejemplo. En una ciudad que nadie va a cuestionar aquí, como es Ámsterdam, por la que circulan a diario más de dos millones de bicicletas, se están encontrando con un problema, que me comentaba el otro día el alcalde de la ciudad, y es que se les ha disparado la siniestralidad un 35%. Piensas: Caramba, es gente que está acostumbrada a moverse en bicicleta, que utiliza habitualmente la bicicleta, ¿qué ha pasado? Es fácil, que se ha incorporado la bicicleta eléctrica. ¿Saben ustedes cuál es el problema? Que antes el usuario de la bicicleta estaba acostumbrado, aunque lloviese, a ir al ritmo de su pedalada, y cuando tomaba una curva la tomaba a su ritmo; con una bicicleta eléctrica la toman más rápido de lo que están acostumbrados y capacitados y por eso se les dispara la siniestralidad. Lo pongo como un ejemplo sencillo. Por eso tenemos que estar muy dinámicos y muy pendientes de esta nueva movilidad y de todas las normas que aplicamos, porque son muy cambiantes. Para mí es muy importante el principio de que todos los usuarios de la vía deberían tener las mismas responsabilidades y las mismas obligaciones. Con estos usuarios de la vía yo no escatimaría las medidas de seguridad, porque junto con los peatones son los más vulnerables, nos guste o no.

En cuanto al tema de la educación, en general, hace seis o siete años se hizo un intento de incorporarlo al currículum obligatorio de los alumnos y no se consiguió. Creo que en las actividades que se desarrollan en nuestras aulas, en sus distintos niveles, es fundamental empezar a introducir la formación vial. La formación vial que debemos introducir en cada área, ya sea primaria, secundaria o juvenil es totalmente distinta. En la primaria, con que se familiaricen con los comportamientos básicos en un ceda el paso, en lo que nos indica una señal, etcétera, es suficiente. En secundaria tenemos programas que ahondan mucho más en empezar a entender el entorno, en la responsabilidad que esto significa. Cuando nos movemos al área de los adolescentes, nos encontramos con que el uso de las nuevas tecnologías y la distracción —no tengan ninguna duda, vean las estadísticas que vean— hoy por hoy son el mayor problema de siniestralidad que tienen nuestro país y los de nuestro entorno. Además, existe la percepción de que si decimos que nos la hemos pegado —con perdón— por una distracción el seguro no nos va a cubrir; por tanto, todos los datos que ven ustedes están infravalorados. Nosotros estimamos que hay un 20 o un 30% de siniestralidad que no se atribuye a distracción que es pura distracción por el uso de las nuevas tecnologías de las que hoy disfrutamos.

En cuanto al tema del pago por uso de los peajes, la posición del RACE es muy clara: todo lo que lleve al usuario a pagar más afecta a la gente que más necesidad tiene. La persona que no se puede comprar un coche nuevo de última generación, la que no puede pagar un peaje, etcétera, es la más afectada por este tipo de medidas. ¿A qué nos lleva esto? A que una persona que no se puede pagar el peaje se va a una vía secundaria. ¿Dónde tenemos la mayor incidencia de siniestralidad en nuestro país? Precisamente en esta red secundaria. A esto llevan las medidas de este tipo. Estamos en contra de todo lo que tiene que ver con incrementar el pago por uso, el peaje y tal, porque sabemos que la derivada es que la gente termina yéndose a las vías secundarias, y ahí es donde tenemos el principal problema, porque las infraestructuras son peores. Es peor la red secundaria que la primaria, de la señalización de la red secundaria ni hablamos, porque está hecha hace cincuenta, sesenta o setenta años, de la que en muchos casos somos responsables nosotros, pero que no ha variado. Este es un problema, porque los coches hoy pueden ir mucho más rápido de lo que iban hace cincuenta o sesenta años y te encuentras con el mismo tipo de señalización. En este sentido, nosotros tenemos una posición muy clara.

El tema de la industria, de la caída de ventas, etcétera. ¿Por qué creen ustedes que tenemos un parque de doce años de antigüedad en los vehículos convencionales y de diecisiete años de antigüedad en los vehículos industriales? No hay más que una respuesta, porque la gente no puede cambiar el coche, porque no tienen la capacidad económica que necesitan para modernizarse y cambiar el coche. La mentalidad de prohibir o limitar la movilidad va contra la propia sociedad y la propia evolución. La industria del automóvil nos ha facilitado la movilidad a todos, ha acertado los tiempos, ha aumentado la seguridad y esto no se puede parar con prohibiciones y limitaciones. Entendemos que hay que favorecer esta industria que en nuestro caso, además, representa el 10% del producto interior bruto, que somos el noveno fabricante del mundo. No tendría mucho sentido que no la favorezcamos. Con las medidas de seguridad activas que tienen los coches de hoy día, modernizar el parque por sistema ya va a reducir drásticamente la siniestralidad que tenemos. Es fundamental que tomemos medidas para fortalecer y reforzar esta industria, que es muy importante para este país, porque por defecto va a generar en nuestra población y en los usuarios de las vías una mayor seguridad y tranquilidad al circular por ellas.

En el punto específico de los badenes, que también enlaza con alguna de las medidas que se toman a nivel local, señora Gorospe, nosotros tenemos una posición clara. El tema de los badenes es una

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 12

solución más para el calmado de la movilidad dentro de las ciudades, pero es solo una más. En sitios muy específicos, donde la velocidad ya está muy limitada, como puede ser un área de colegios, estamos a favor siempre y cuando esté bien señalizado, esté bien iluminado y tenga las medidas técnicas que corresponden al tipo de vía y a la velocidad que marcan. Obviamente, estamos totalmente en contra de los badenes en zonas en las que hay un parque de bomberos, delante de un hospital al que llegan ambulancias a toda velocidad, etcétera. Para nosotros es solo una medida de calmado, pero pensamos que hay otras mucho más interesantes y menos arriesgadas. Esta es nuestra posición.

En cuanto a los chalecos y el ejemplo que he puesto para los motoristas. Esto es como todo en la vida, la ley de la oferta y la demanda. Es verdad que hoy estos chalecos son caros, porque valen unos 500 euros. Volviendo al punto de qué es caro para salvar una vida, en teoría para eso no hay nada caro. Está claro que volvemos a lo mismo. Al señor que se gasta 18 000 o 20 000 euros en una moto de alta cilindrada no le va a importar gastarse 600 euros en un chaleco *airbag*, el problema volvemos a tenerlo en el señor que tiene una motocicleta de pequeña cilindrada y que la utiliza para desplazarse. Estamos, repito, en el problema de la oferta y la demanda. Es algo que gracias a la investigación que hemos practicado ya es obligatorio en los pilotos de fórmula 1 y nos demuestran cada fin de semana, en cada carrera, a la velocidad que van esos señores, las bofetadas que se pegan y cómo este dispositivo es capaz de activarse antes de que toquen el suelo y de salvar muchas vidas y librar de muchas heridas. Creo que tenemos que fomentar de alguna manera que se empiece a hacer uso de estas nuevas tecnologías para salvar vidas que ya están contrastadas. En el momento en el que empezamos a incentivar su uso y fabriquemos más, bajará el precio y llegaremos a unos costes más acomodados. Una de las conclusiones que sacamos el otro día en la presentación en la DGT de este programa Ponte un *airbag* —y lo enlazo con la pregunta sobre las fuerzas de seguridad— es que lo empiecen a llevar, por ejemplo, los guardias civiles de Tráfico. Sería un gran ejemplo y además conseguimos la predisposición por parte del director general de Tráfico de que esto suceda así. Por supuesto, creo que inicialmente nuestras fuerzas de seguridad pueden dar el ejemplo de llevarlo en las vías, pero para hacer esta transición, hasta que aumente el volumen y baje el precio, cualquier tipo de subvención o de incentivación es más que bienvenida, pero eso está más en sus manos; desde luego, nosotros estamos a favor. Yo, si mis hijas fueran motoristas, ya les digo que haría el esfuerzo que estuviera a mi alcance para que llevaran un *airbag* porque el riesgo es muy importante.

En cuanto a la conducción sin conductores y todo el tema de la conectividad, yo creo que para los que estamos en esta sala esto más que una ventaja es un problema. Señores, hasta que veamos lo que vemos en las películas en nuestra vida real queda mucho; no somos capaces de cambiar el parque de los coches actuales y estamos hablando de esto, que yo creo que es un factor de distracción. La tecnología está ahí, la tecnología ya está; hay sistemas de nuevas movilidades. Hace unos meses estuve en la sede de Google en California en una reunión en una sala que daba a una nave de un almacén de unos 10 000 metros cuadrados donde, mientras se producía esa reunión, doscientas personas estaban volando en una plataforma de este tamaño de esta altura (**hace gestos con las manos**). No me pregunten ni cuánto vale ni cuál es la tecnología, pero allí estaban volando y lo que hacía Google era solo los sensores para que aquello no se chocara; se elevaban un metro y volaban. Lo que quiero decir es que todo este tema del coche autónomo lo que no debe hacer es distraernos de nuestra obligación, de nuestras normativas en la situación real que vivimos cada día en nuestras calles, en nuestras ciudades y en nuestras carreteras. Para mí todo esto, que está avanzando y que irá generando muchas nuevas tecnologías que afianzarán la seguridad en la movilidad, seguro que sí, pero está tan lejos, está tan lejos que creo no debe distraernos; obviamente, vamos a mantener un ojo en su evolución, pero tenemos que centrarnos en lo que tenemos más cercano.

En cuanto al tema de la ley de auxilio —y también respondo en general a todos ustedes, que lo han mencionado de una manera u otra—, entendemos que la normativa siempre va detrás de la realidad y la realidad hoy es que esta ley —en la que es verdad que nosotros hemos participado con la Dirección General de Tráfico para su mejora sobre el primer borrador que salió, etcétera—, según nuestra visión, se ha centrado puramente en la grúa pensando que la grúa es la asistencia y la DGT 3.0, cuando un vehículo se avería y se para en una vía, ha buscado también formas de identificarlo para poder alertar todo el mecanismo. La obsesión se ha convertido en sacar el vehículo de la vía, pero estos vehículos desafortunadamente casi nunca van solos, llevan equipajes, llevan perros, llevan familia, llevan niños, etcétera. Hoy, como decía, con las nuevas tecnologías, con toda el área de *machine learning*, de inteligencia artificial y de geolocalización las compañías de asistencia que nos dedicamos a esto tenemos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 13

más que ubicado el accidente cuando sucede, tenemos la capacidad de detectar con una fiabilidad de un 85 o 90% cuál es el problema y qué tipo de asistencia necesitan. Nosotros tenemos ahora 16 modelos distintos de vehículos de asistencia, pasando incluso por una moto que habrán visto ustedes por Madrid; en las grandes ciudades, una moto es un vehículo de asistencia de una movilidad rapidísima en lugares donde normalmente hay congestión. Y una moto no arrastra, no se lleva el coche, pero tiene capacidad de solucionar el 70 o 75% de los incidentes que tiene un vehículo en una ciudad. Creemos que la ley ha mejorado y se han considerado algunas de las sugerencias que hicimos, pero pensamos que se está perdiendo la oportunidad de haber dado un paso más y haber ajustado más no solo el enfoque de la pura grúa y sí el enfoque de la asistencia en global, de la asistencia y de todos los servicios que se prestan en ella.

El carnet de conducir es un problema al que aquí no terminamos de meterle mano. El sistema del carnet de conducir hoy está enfocado a pasar un examen básicamente y esto no es la realidad actual. Como les decía antes, en la escuela de conducción avanzada que RACE tiene en el circuito del Jarama tendrían que ver ustedes a los jóvenes cuando llegan allí y no saben qué es un ABS, no saben cómo reaccionar en ciertas circunstancias, se les demuestra lo de chatear y ven cómo a 50 o 60 kilómetros por hora se llevan todos los conos por delante, imagínense a 100 o 110. Lo que quiero decir es que nosotros estamos a favor del reciclaje de esa formación. Además, pensamos que esa formación debe ser más intensa y más adaptada a las herramientas y a los equipos que la gente utiliza hoy para su movilidad y, por supuesto, al igual que apoyamos y estamos en la escuela primaria, secundaria y en la adolescencia, también estamos ya con los usuarios.

En cuanto a la movilidad sostenible, la sostenibilidad, es un gran debate, pero es un gran debate de industria más que de otra cosa. Aquí las emisiones y el intento de mejorar el medio ambiente son un objetivo que todos tenemos que perseguir, que todos apoyamos, que todos sostenemos, lo que no está claro es cuál es el camino y, por tanto, necesitamos poner un poco de orden. Esta es una industria muy importante; de hecho, nosotros vamos a intentar poner en marcha cuando nos lo permita la pandemia, para junio de 2022, una conferencia a nivel global, que pretendemos que sea tipo Davos, en la que vamos a intentar poner, por un lado, a todos los países —no sé los que estarían de ustedes en Estocolmo, donde están todos los reguladores, todas las administraciones de los distintos países del mundo— y, por otro lado, pretendemos sentar a toda la industria de dos ruedas, de tres ruedas, de cuatro ruedas, de las ruedas que sean, y también a esta industria de nuevas energías, que sea repetitiva, para intentar poner un poco orden y obtener un *position paper* al final de la misma que vaya marcando esta transición, porque esto es una transición que hay que ordenar. Nosotros podemos decir que vamos a prohibir no sé qué, no sé qué año y otra cosa es qué va a ser posible y hacia dónde vamos. Ahora está muy de moda el tema de la electricidad, el tema de las baterías y de los coches eléctricos cuando la industria del automóvil no va por ahí y no lo tiene claro. Como les he dicho en el ejemplo, llevan más de cien años invirtiendo en eso y la evolución nos ha traído a donde nos ha traído. Hoy el 85 o 90% de la inversión en investigación y desarrollo de la industria está en otras áreas, como puede ser el hidrógeno. ¿Por qué? Porque nuestra capacidad de investigación en cien años nos ha traído hasta aquí, a la autonomía que tenemos hoy, etcétera. Lo que intento decir es que a veces las voluntades nos hacen formular propuestas y normativas que a lo mejor no se ajustan a la evolución que la industria puede permitirse y que el ciudadano puede digerir, y que nos lleva a esto. En este sentido, por supuesto estamos a favor de una movilidad sostenible, no concebimos otra, y el llegar a emisiones cero es un objetivo que está en los ODS y que nosotros defendemos; cómo se llega ahí y con qué tecnología está por ver y nos queda mucho que trabajar en ello. Lo único que pido a los reguladores es que no forcemos la máquina en direcciones que a lo mejor no corresponden a lo que nos permiten nuestras capacidades. Por eso, en este foro a nivel mundial que pretendemos traer a este país en junio de 2022 queremos que por primera vez, sobre las tres patas fundamentales de esta movilidad sostenible y este reto que tenemos por delante, la gente empiece a opinar dentro de sus foros y nos digamos las verdades del barquero para que, a la vista de esas verdades del barquero, podamos hacer un plan más o menos razonable.

No me gustaría haberme dejado ninguna pregunta por contestar.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sanz de Barros, ha hecho un esfuerzo de contestación suficiente para todos los grupos. Ha abordado todas las cuestiones planteadas; puede añadir, si quiere, una última cuestión, pero creo que ha quedado sustanciada la comparecencia adecuadamente. Muchas gracias por

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 14

su disponibilidad y por venir hoy. Esperemos tener más ocasiones de poder escuchar sus opiniones, que siempre son interesantes. En nombre de todos, muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA, RACE** (Sanz de Barros): Muchas gracias a ustedes y a usted en particular por su invitación. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR OLAVE GABARRE (EN REPRESENTACIÓN DE LA PLATAFORMA PONLE FRENO). (Número de expediente 219/000379).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos la sesión.

A continuación, recibimos a la plataforma Ponle Freno, que es una plataforma de la sociedad civil muy conocida por todos ustedes, que liderada por el Grupo Atresmedia y todos sus medios de comunicación trata de colaborar muy activamente, y lo consigue, en la reducción del número de víctimas de siniestros de tráfico, y lo hace no solo mediante la pedagogía a través de los medios, sino también con acciones concretas, muchas de ellas muy populares y consolidadas ya. En su nombre, nos acompaña y comparece don Javier Olave, responsable de contenidos de Ponle Freno y secretario técnico del Centro de Estudios de Seguridad Vial Ponle Freno-AXA.

Señor Olave, cuando usted quiera, tiene la palabra.

El señor **OLAVE GABARRE** (en representación de la plataforma Ponle Freno): Muchísimas gracias por habernos invitado. Muy buenos días a todos. No me voy a extender en presentaros al Grupo Atresmedia, que es el grupo audiovisual más grande que hay en nuestro país, porque estoy seguro de que formáis parte de los más de 23 millones de españoles que diariamente durante febrero se han asomado a alguno de los medios del canal. Según los datos de Kantar Media, somos líderes en informativos, líderes en *prime time* y que más de 15 millones de personas todos los días nos visitan al menos un instante en nuestro buque insignia, que es Antena 3 Televisión, aunque, como conocéis, tenemos Onda Cero, La Sexta, tenemos un montón de canales TDT, tenemos una apuesta importante por la cultura y una productora de cine. No me voy a extender porque estoy seguro de que todos formáis parte de ese grupo que algún día, con el mando a distancia, nos concedéis un poco de vuestro tiempo.

Aunque conocéis Ponle Freno, creo que es bueno que no demos algunas cosas por sentadas y que sería bueno que os diera información para que nos ubicarais y que desde este mismo momento, desde esta comparecencia, pudiéramos volver a trabajar en muchas cosas, como ya hicimos hace unos años, cuando hicimos cosas todos juntos, por unanimidad, y que supusieron un gran éxito. Os voy a refrescar la memoria, porque yo he hecho un viaje de entrada y salida en Ponle Freno; lo abandoné durante unos años para otras aventuras profesionales y desde los primeros años, en los que presidía la Comisión Jordi Jané, hasta ahora veo que nos hemos renovado todos mucho. Os digo que dentro de la plataforma aglutinamos a un montón de colectivos, a algunos de los cuales estáis recibiendo. Es el caso de Carmelo, al que acabáis de tener aquí, y de Luis, que me va a suceder en estos micrófonos. Sería absurdo que yo tratara de competir con ellos en la parte técnica de la seguridad vial, entre otras cosas, porque desde que fundamos Ponle Freno acudimos a ellos, a los técnicos, los convertimos en nuestro comité de expertos para que ellos fueran nuestra inteligencia. Nosotros llegamos sabiendo mucho en comunicación, pero sabiendo poco en seguridad vial. Nos rodeamos de los mejores y desde entonces todo aquello que pusimos en marcha fue a propuesta de nuestro comité de expertos. Dado que a algunos de los miembros del comité de expertos y a algunas asociaciones las vais a tener aquí y os van a dar su punto de vista técnico, lo que podemos aportar es el punto de vista del mundo de la comunicación. Yo creo que en la seguridad vial puede haber varios apartados que redundan en la seguridad. Por supuesto, las infraestructuras; por supuesto, la tecnología y, por supuesto, la pedagogía. Yo creo que nosotros, desde el mundo de la comunicación, podemos hacer un gran beneficio a la seguridad vial recurriendo a la información, a la pedagogía y también a la capacidad de *lobby* y de influencia en la sociedad y en la Administración que podemos tener al ser un gran grupo mediático.

Os voy a contar brevemente la historia de Ponle Freno para que veamos algunos puntos en común que os voy a proponer para el futuro inmediato. Ponle Freno nació en 2008 como una operación de responsabilidad social corporativa del grupo Atresmedia; en aquellos momentos no estaba, por ejemplo, La Sexta, éramos más pequeños, básicamente era Antena 3 y Onda Cero. En aquellos momentos lo que se le hubiera pedido a una televisión y lo que una televisión hacía cuando ponía en marcha una operación de responsabilidad social corporativa era asignar un pequeño presupuesto para gastarlo y hacer anuncios

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 15

de televisión. Porque, al final, lo que se espera de una televisión cuando se dedica a algo, y en nuestro caso era a la seguridad vial, es hacer pedagogía, hacer unos anuncios, sacar unos *spots* gratuitos diciendo ponte el cinturón, no bebas, no corras, no utilices el móvil, y con eso hubiéramos cumplido como televisión. Hasta ahí lo hubiéramos hecho, lo hubiéramos hecho bien y nos hubiera quedado muy bonito en la memoria de final de año que hacemos todas las grandes empresas y nadie nos hubiera podido exigir nada más, puesto que esto se hace gratis y desinteresadamente. Pero nosotros creímos que en la seguridad vial había una oportunidad única, y es única por varias cosas.

Primero, porque existe en gran parte una unanimidad que no existe en casi ninguna del resto de facetas de la sociedad. Cuando uno conecta uno de los informativos —y me gustaría que lo siguierais en los nuestros— ve las discrepancias tremendas. Vosotros representáis a los ciudadanos; los ciudadanos tienen distintas posiciones y en los tiempos modernos es muy difícil que logremos ponernos de acuerdo todos en algo. Eso ocurre en todos los campos que vemos en televisión; siempre hay voces discordantes, hay polémica y hay distintas opiniones. La seguridad vial es una especie de isla donde durante mucho tiempo hemos conseguido que haya en muchísimas cosas unanimidad; hay muchísimas cosas que hacemos por unanimidad y le damos un ejemplo a la sociedad de que somos capaces de remar todos, de identificar un enemigo común, que en este caso son las muertes en la carretera. En otras facetas no hemos logrado la unanimidad, pero contra ese enemigo común la tenemos muchas veces, con lo cual es importantísimo el ejemplo que damos a la sociedad de que en seguridad vial somos capaces de remar todos juntos para que pase algo bueno.

La segunda cosa es que la sociedad civil tiene un enorme protagonismo. En la seguridad vial la sociedad civil no espera a que vengan y le retiren la nieve de la acera sino que sale, coge la pala y la barre, barre la suya y muchas veces la del vecino. Vais a recibir aquí a un montón de asociaciones; habéis recibido a las víctimas, ahora vais a recibir a asociaciones, a técnicos, a gente que trabaja todo el año y que son sociedad civil, como lo somos nosotros en Ponle Freno y en Atresmedia. Somos sociedad civil, que no estamos esperando a que la Administración, por el hecho de que pagamos impuestos, nos solucione nuestros problemas. Por supuesto que somos críticos y por supuesto que somos exigentes con la Administración, porque tiene que ayudarnos a solucionar los problemas, pero como ciudadanos tenemos que hacer cosas. Identificando esas dos oportunidades, nosotros, como grupo grande, tenemos que ser un grupo generalista, un grupo sin enemigos, un grupo amable para el ciudadano, un prescriptor social que trata de tener pocos enemigos. La seguridad vial era un mundo fantástico para esto: el enemigo son las muertes en la carretera y en el otro bando estamos todos. Por otra parte, como os digo, había una oportunidad estupenda de liderar, de aglutinar a la sociedad civil y ponerle voz, y de convertir en protagonistas a mucha gente que está haciendo muchas acciones valiosas en la carretera.

Hasta ahí habríamos dado un paso y habríamos saltado de la televisión a ser un actor de la sociedad civil aglutinando asociaciones que están naciendo. Podíamos haber dado pantalla a lo que están haciendo el RACE, el RAC, Fesvial y tantos otros que vais a recibir aquí, y con eso también habríamos cumplido. Pero no quisimos pararnos ahí. En este momento me hubiera gustado poner un vídeo, pero no hemos logrado al final que eso sucediera. No es muy importante, pero me hubiera gustado que vierais a Matías Prats dando la salida de una carrera en la que decenas de miles de ciudadanos corren por Madrid; me hubiera gustado que hubierais visto los premios en el Congreso, con ministros del Interior de distintos partidos políticos, con distintos presidentes —este año la presidenta del Senado haciéndonos de anfitrión en los premios Ponle Freno—, con entidades de todo signo; me hubiera gustado que hubierais visto a Roberto Brasero sudando la camiseta en la carrera Ponle Freno; me hubiera gustado que hubierais visto a Susana Griso, a Jorge Fernández; que hubierais visto *La Ruleta de la Fortuna* tematizada de Ponle Freno. Es decir, me hubiera gustado enseñaros hasta qué punto la implicación del grupo llega hasta sus últimos términos. No solo usamos al *star system*, sino que lo usamos de manera activa y participan y militan en la causa de la seguridad vial bajo la bandera desinteresada de Ponle Freno. Yo estoy seguro, aunque este video no os lo puedo poner, de que todos tenéis en la retina algún momento que habéis visto en Antena 3, en La Sexta o habéis escuchado en Onda Cero, alguno de estos instantes y a alguna de nuestras estrellas que se remangan y pelean por la seguridad vial, como Matías Prats. Yo siempre digo que Matías es el rostro más popular de España, porque nadie lleva saliendo en *prime time* en televisión media hora los últimos cuarenta años; ni el rey ni nadie sale en televisión tanto como Matías Prats en los últimos cuarenta años y en *prime time*. Así que hasta el tío más popular de España se pone la camiseta y va un domingo a dar la salida y a animar a los corredores y a correr.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 16

Como os decía, como grupo de comunicación podríamos habernos quedado ahí, en hacer pedagogía amable y después haber recibido a nuestros expertos y haberle dado voz a sus iniciativas. Pero quisimos hacer más cosas. Os hablaba de las carreras Ponle Freno. Las carreras Ponle Freno, en las que han participado ya 227 956 personas en nueve ciudades de toda España, han producido unos ingresos de 1835 525 euros. Hay muchísimas carreras benéficas y hay que aplaudirlas a todas, pero yo os voy a hacer una matización. La carrera Ponle Freno no es que sea benéfica, no es que destine un tanto por ciento de la inscripción a las víctimas o a un proyecto, no es que cubra los gastos y dedique los beneficios, sino que dedica toda la inscripción. Todos los euros de todos los corredores de España que han corrido con nosotros han ido a causas de terceros dedicadas a la seguridad vial. Y aquí vuelvo a echar un poco de menos el video que os quería proyectar para que hubierais visto una piscina hecha en Barcelona para recuperar lesiones medulares; unas salas especiales que se han hecho en algunos sitios; a un lesionado medular con un exoesqueleto que pagamos con el dinero de la carrera; señales. Un montón de cosas se han financiado con el dinero de esos corredores que, bajo el lema de «Correr hoy salva vidas», han salido y han pagado una inscripción que —repito— del primer céntimo al último han ido destinados a una causa social y han redundado en salvar vidas o en ayudar a aquellos que habían tenido accidentes de tráfico.

Pues ya hemos hecho unas carreras. Hay mucha gente que hace carreras; somos un grupo activo. Hicimos unos premios, que yo creo que están entre los más prestigiosos de España, con la gente que hemos citado. Os comento. Como sabéis, el asesor general de Ponle Freno es Carlos Sainz, alguien con una credibilidad tremenda —yo creo que él y Fernando Alonso son los dos rostros del automovilismo deportivo más conocidos en España— y que puede hablar con una autoridad tremenda diciendo: yo todo lo que corro lo corro en el circuito, lo corro en la pista, pero luego cuando vuelvo a casa lo hago con todas las medidas de precaución. Después hemos hecho jornadas Ponle Freno, en las que algunos habéis participado; campañas, spots, mesas redondas. Hasta ahí lo que hacen gran parte de las entidades de seguridad vial, y nosotros, como somos televisión, con pedagogía en televisión y con eso hubiéramos tenido bastante. Dimos un paso más, creamos el centro de estudios que ahora va a ser el Centro de Estudios y Opinión Ponle Freno-AXA. Ahora os tengo que decir, porque ha cambiado —y esta es una novedad que os anuncio—, que nuestro centro de estudios ahora es centro de estudios y opinión. Como centro de estudios, por nuestra alianza con una aseguradora, con AXA, teníamos acceso a los datos de millones de siniestros. Esos millones de siniestros nos permitían construir una realidad empírica de cuándo eran los accidentes, por qué se producían, dónde se producían. Teníamos la foto empírica. Pensamos que no era suficiente y entonces empezamos a promover estudios, y ahora os voy a comentar dos o tres que yo creo que tuvieron impacto, fueron notorios y fueron aportaciones porque nos salimos de las cosas convencionales que se habían hecho. Como os digo, tenemos la foto empírica de lo que pasa en la realidad, que nos la dicen los datos; con los estudios tenemos la ciencia; la investigación, investiguemos los entornos, pero nos faltaba una cosa que es la que hemos sumado este año, la opinión de los ciudadanos. De poco nos sirve conocer la foto que nos dan los datos, lo que pasa en la realidad, si no somos capaces de conocer también cuál es la foto que ven los ciudadanos. El otro día el director general de Tráfico nos contaba que cuando había 5000 muertos en España, a la gente le preguntaban y la gente pensaba que había 800 o 900. Nos vale de poco saber cuál es la foto real si los ciudadanos están viendo otra realidad, porque los ciudadanos no van a cambiar jamás su percepción si no somos capaces de preguntarles qué opinan de las cosas y cómo las ven, y conjugarlo con lo que nos dice la foto de lo que pasa de verdad. De esta forma, ahora en el centro de estudios y opinión vamos a conseguir tener 360 grados sobre la foto, tanto la foto real como la de la imaginación y opinión de la gente, que nos es muy importante. Con este centro de estudios hemos hecho un montón de estudios tan valiosos o no como la mayoría de las asociaciones que van a pasar por aquí. Me voy a detener en tres cosas que hicimos. Por ejemplo, en 2012 hicimos un estudio con 10 000 mediciones a vehículos en toda España que dio como resultado que el 57% de los vehículos en los tramos que auditamos, el 57% de los vehículos, circulaba por encima del límite de velocidad y que en algunos tramos concretos que elegimos —obviamente— el 99%, 99% de los vehículos, circulaba más de un 10% por encima del límite de velocidad. Y, ojo, con esto lo que comunicamos —porque lo bueno de esto es que hacemos el estudio y lo podemos contar— fueron dos cosas, que los ciudadanos necesitamos más pedagogía y más presión para respetar las señales pero que también algunas señales estaban mal puestas, porque un 99% de los ciudadanos no podían equivocarse en su percepción del peligro en esa vía, así que hay que leer el estudio en los dos sentidos y eso fue lo revolucionario que hicimos. Después hicimos un estudio con cámara oculta sobre los centros donde se expiden los certificados médicos y también los resultados fueron escalofriantes.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 17

Los visitamos por toda España, montamos un pequeño comando y los enviamos por toda España a examinarse del psicotécnico por distintos centros. En el 70% de los centros encontramos deficiencias, 70% de los centros, siete de cada 10. Y en el 33% no tenían todos los facultativos que marca la ley que hay que tener, realmente en muchos sitios nos encontrábamos con que una secretaria hacía todo el trabajo y no había psicólogo, no había oculista, no había nadie que supervisara el trabajo. Lo terrible del tema es que visitamos con cámara oculta 25 centros en toda España, en esos 25 centros las dos personas que lo hicieron entraban y declaraban que tomaban Trankimazin, que tenían visión doble, que usaban gafas, que no dormían. Presentaban un cuadro médico tremendo y en muchos casos recibieron recomendaciones de que no deberían conducir, pero la realidad es que de los 25 centros en 17, 17 de los 25, pagamos y nos dieron el psicotécnico aprobado. Eso lo grabamos con cámara oculta y lo emitimos. El último estudio del que os quiero hablar creo que fue revolucionario porque nunca se ha hecho un estudio así en Europa. Diseñamos un aparatito con una ingeniería que medía el metro y medio de separación de las bicicletas. Gracias a ese aparatito que se produjo artesanalmente por encargo nuestro diseñamos cuatro aparatos y enviamos a unos ciclistas a recorrer España con ese aparatito montado para contar cuántos vehículos pasaban a metro y medio, por encima del metro y medio y por debajo del metro y medio. Incluso contamos con que Induráin montó uno de los tres aparatos y salió a entrenar con el aparato y nos consolidó sus datos y su percepción personal. Y los datos nos decían en las bicicletas —que es uno de los vehículos vulnerables que os contarán los colectivos que está disparando los accidentes, se están disparando las víctimas mortales— que el 20%, el 19,3% de los coches que adelantaban a los ciclistas en las vías de alta ocupación no guardaban el metro y medio de seguridad. Nosotros llamamos vías de alta ocupación a aquellas en las que había seis vehículos que adelantaban a un ciclista en menos de un kilómetro. Si el 20% de los vehículos no respetaba la distancia de seguridad en estas vías, quiere decir que el ciclista en todos los kilómetros de su ruta, en todos, estaba en peligro porque había un coche que le pasaba a menos de 1,5 metros. Esto es la primera vez que alguien lo ha medido y lo ha auditado y esa percepción que teníamos de que hay gente imprudente la pasamos a datos. Y a raíz de aquí hubo algunos estudios, alguna serie de cosas de la Dirección General de Tráfico y, como conocéis, ahora se están revisando las normas, se va a bajar en los adelantamientos a ciclistas y se va a modificar el Reglamento General de Tráfico a la vista de datos así.

Con todo esto, creo que ya podríamos sentirnos orgullosos en Ponle Freno, aglutinamos a la seguridad civil, le ponemos voz, hacemos estudios, hacemos encuestas. Ya está, nos vamos a casa. Pues yo creo que lo más importante es lo que os voy a contar ahora y tiene todo el sentido de que lo haga aquí porque esta es la casa de la política, aquí estáis los representantes de los ciudadanos. Nosotros en Ponle Freno decidimos en 2008 que íbamos a hacer política, política en el sentido aristotélico de la palabra, de polis, de hacer felices a los ciudadanos, de mejorar la vida de los ciudadanos. Entonces, nos pusimos a hacer política, a hacer *lobby*. Empezamos a contar con la complicidad de los ciudadanos, tratar con esa fuerza que nos daban los ciudadanos, con las administraciones, con grupos políticos, con los ministerios, teniendo siempre como testigo a una cámara que iba a contar una historia que nosotros queríamos que siempre tuviera final feliz. Dentro de aquella unanimidad que os decíamos lo que queríamos es recoger la percepción de nuestros expertos sobre qué cosas había que cambiar, preguntarle al ciudadano si creía que esas cosas que quería cambiar eran relevantes para su día a día y una vez que los ciudadanos nos decían que sí, ir con esas respuestas, con esa opinión y con la fuerza de la televisión a hablar con instituciones para tratar de poner en marcha que se cambiaran cosas en la vida real. Eso es hacer política, política es cambiar la vida de la gente y cambiarla a mejor. Eso es lo que tenemos que hacer. Y en esa pequeña parcela —desde luego no en otra— en el Grupo Atresmedia en el ámbito de Ponle Freno hemos querido no solo contar el partido sino saltar a jugarlo, centrar los balones, rematarlos, parar los penaltis, calentar en el banquillo, lo que haga falta. Queríamos hacer política y por eso en el pasado —os hablaba de los tiempos de Jordi Jané— hicimos muchas cosas con vosotros. Y me gustaría proponeros muchas cosas y que nos propusierais muchas cosas, que pusiéramos voz a vuestras iniciativas y a vuestro trabajo, porque sé que muchas veces es injusta la percepción del ciudadano. Siempre defendiendo con los amigos que en política pasan muchas cosas buenas, lo que pasa es que no os enteráis de que muchas veces las cosas buenas que pasan, pasan en Comisión y no pasan en el hemiciclo delante de todo el mundo. Pasan dentro de los despachos, en las salas pequeñas, donde efectivamente sin la presión mediática la gente se pone de acuerdo, alcanza cosas y se llega a acuerdos realmente valiosos. Y en ese ámbito nos movimos en el pasado muy bien y nos queremos volver a mover.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 18

Os vamos a contar cosas porque hacer política es cambiar las cosas, que es lo que quisimos hacer en 2008 cuando arrancamos Ponle Freno; dijimos que no solo íbamos a hacer pedagogía en televisión, no íbamos a hacer solo acciones ciudadanas, no íbamos a hacer solo estudios, no íbamos solo a liderar la sociedad civil en nuestra plataforma sino que necesitábamos cambiar las cosas, cambiar cosas concretas. Vamos a hablar de filosofía, pero vamos a hablar también de aquel stop mal puesto, de aquella señal que falta o de aquel ciudadano que tiene este problema. Y os voy a contar muy por encima alguna de las cosas que logramos haciendo política. Por ejemplo, hemos hecho —se ha convertido en un clásico— una campaña ciudadana de denuncia de señales y carreteras en mal estado, donde llevamos más de 2000 denuncias. Aquí hacemos una cosa cada año excediendo muy mucho lo que debería hacer una televisión. Aquí lanzamos una campaña en la que invitamos al ciudadano a que nos diga dónde está esa señal mal puesta, esa cruce mal puesto, esa pintura que no está, dónde está ese punto negro. El ciudadano nos contesta, nosotros recibimos la denuncia, la auditamos —vemos que sea verdad— y la trasladamos al titular de la carretera. Y posteriormente hacemos un seguimiento para ver si el titular de la carretera se ha puesto las pilas y eso lo ha cambiado o, a veces no se pueden cambiar las cosas porque hay una explicación detrás, somos razonables y no queremos ser talibanes. Con esa presión de la televisión y con ese seguimiento de los temas hay más de 2200 denuncias de señales malas, de curvas mal puestas, de pintura, de señales que faltaban, etcétera, que se han cambiado en España. Son 2250 pequeños o grandes puntos negros que se han solucionado con esta manera que os digo de hacer política.

Atrás quedó también la campaña de las luces veinticuatro horas, ahora son obligatorias. En la Unión Europea ahora no se pueden fabricar coches que no tengan alumbrado veinticuatro horas. Nosotros en 2008 ya hicimos *lobby* aquí para que la DGT empujara en ese sentido y conseguimos que ahora esto esté en la ley. Hicimos también una campaña en pro de que todo el dinero de las multas fuera destinado a seguridad vial. Y esto fue muy complicado porque tiene un gran titular, pero vosotros sufrís a la Administración y sabéis los laberintos tremendos que hay a la hora de que caiga un euro por un lado y acabe en el sitio que tiene que acabar. A veces es tremendo, conseguir que el dinero de las multas acabara en seguridad vial fue tremendo desde el punto de vista administrativo y lo conseguimos. Y lo conseguimos porque peleamos en el lado de los ciudadanos diciéndoles que cada vez que les pusieran una multa no solo se la merecían sino que su dinero iba a ir a salvar vidas, no iba a ir a recaudar, no iba a ir a coches oficiales, no iba a ir a pagar ningún tipo de gasto que les pudiera irritar; iba a ir a salvar las vidas de gente a la que habían puesto en peligro con su comportamiento. Y nuestra sorpresa —o no— es que los ciudadanos lo asumieron muy bien y lo apoyaron unánimemente.

Después hicimos una campaña que fue emocionante a favor del cinturón de seguridad de transporte infantil. Yo he tenido la suerte, y no sé si soy el único en la sala, de que he venido hoy caminando desde casa al Congreso, pero la realidad es que todos los que hayáis venido en coche habéis tenido que venir con el cinturón de seguridad puesto porque es obligatorio. Sin embargo, si habéis venido alguno en transporte público, en el autobús, y en el autobús venía mucha gente —algo que seguramente no ha pasado en estos tiempos—, habréis podido ir de pie agarrados a la barra y habréis venido sin cinturón de seguridad. Nosotros no vamos a perseguir eso, la vida es así y no es realista pensar que a día de hoy a nuestro transporte público solo se pueda subir un ciudadano cuando haya un cinturón de seguridad; eso será deseable y pasará a futuro. Pero sí podríamos pedir que nuestros hijos no fueran a los colegios en autocares sin cinturón de seguridad. Entonces, ahí os voy a poner un ejemplo de cómo hicimos política: primero, les metimos presión a los padres diciéndoles que tenían que exigir que en sus colegios los autocares que llevaran a los niños a sus colegios tuvieran cinturones de seguridad; si no era el cinturón tradicional de anclaje de tres puntos, por lo menos el cinturón ventral, que exige —como sabéis— que los asientos tengan clavos, con un homologación especial, es decir, el problema era complejo no era simplemente poner unos cinturones. Pero mientras les pedimos a los padres que les dijeran a los colegios que no contrataran autobuses que no tuvieran cinturón de seguridad para llevar a sus hijos, hablamos con la Asociación de Autónomos y nos sentamos con ellos porque, evidentemente, muchos de los conductores que hacen el transporte escolar son pequeños autónomos que tienen un pequeño autocar, una furgoneta y si les pasábamos la pelota de decir: ahora te tienes que gastar 10 000 euros en poner los cinturones y hacer los anclajes de los asientos bien, les íbamos a hundir su negocio. Nos sentamos con los autónomos y les dijimos: queremos esto, esto es bueno para todos, cómo lo hacemos, qué esfuerzo podéis hacer vosotros y cómo os podemos ayudar. Conseguimos tenerlos de nuestro lado e irnos a la Administración, y a la Administración le pedimos una especie de Plan Renove con el que subvencionara todas esas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 19

medidas para conseguir anclajes en los cinturones y asientos anclados al suelo, de tal manera que todo el que llevara niños pudiera incluir eso. Cuando os digo que fue emocionante es que, después de tocar todos los palos, en un debate para el estado de la Nación el presidente Zapatero anunció como una de las medidas del Gobierno que, efectivamente, iba a haber un Plan Renove que incluía varias partidas, y una de ellas era para esto que habíamos peleado con los padres, con los autónomos y con la Administración. El cuento acabó bien, todo el mundo quedó guapo en la tele y conseguimos que muchos de nuestros niños fueran así. Mi hija va al colegio hoy en un autobús con cinturones de seguridad desde aquella época. Así que ahí conseguimos lo que os decía: hacer política, cambiar la vida de los ciudadanos y cambiarla a mejor.

También hicimos una campaña recogiendo firmas para que los ciudadanos se pronunciaran sobre dónde querían los radares porque nos encontramos con que los radares estaban donde había puntos de luz en las autopistas y, sin embargo, los accidentes se producían en las vías secundarias y en los tramos de concentración de accidentes. Esto es algo que ha pasado en la seguridad vial durante muchísimo tiempo. Por ejemplo, en cuanto al paso de peatones, el colegio está aquí, la tienda de chuches está enfrente, pero donde nos queda el paso de peatones bonito es en la esquina, entonces lo ponemos en la esquina, pero los niños van a seguir cruzando por aquí. Tenemos que poner el paso de peatones por donde cruza el niño y no intentar que el niño vaya a cruzar por donde nosotros queremos. En este sentido, por ejemplo, en los radares nos pasaba lo mismo, no se ponían los radares donde hacía falta, se ponían los radares donde había un punto de luz. Conseguimos que en las autopistas la gente fuera a la velocidad reglamentaria y en las autopistas se cumple el límite de velocidad casi a rajatabla, hemos conseguido que no haya muertos, que no haya accidentes, los accidentes y los muertos que hay son por distracción, porque la gente va a una velocidad que considera aburrida y va haciendo otras cosas en el coche, pero ya hay muy poca gente que en vías de doble carril en España muera por velocidad, sin embargo, sigue habiendo puntos negros donde esto pasaba. Entonces, conseguimos que efectivamente se variara, que hubiera una proposición no de ley que salió de la Comisión de Seguridad Vial, que hubiera un mandato al Gobierno y se trasladara a la DGT a través del Ministerio del Interior que había que colocar los radares en estos puntos. Y a día de hoy, esto se está haciendo, ya no buscamos las llaves debajo de la farola sino donde las hemos perdido, ponemos el radar donde hay víctimas y no ponemos el radar donde nos viene bien o donde es barato.

Por fin, ya os quiero contar lo último, que fue lo más complejo, que fue la bandera de Ponle Freno, y es lo que me gustaría que reeditáramos con vuestra ayuda, con la ayuda de todos en este 2021. Fue nuestra campaña de señalización de puntos negros y tramos de concentración de accidentes. Aquí os tengo que decir que entendimos lo complejo que es hacer política y lo complicado que es vuestro trabajo en el día a día porque todo fue muy difícil. Nuestro comité de expertos discutía sobre si había que señalar los puntos negros, los tramos de concentración de accidentes o los tramos europeos con alta siniestralidad, y en esa discusión hubiéramos podido pasar cuatro años sin tomar una iniciativa. Afortunadamente, en una sola reunión lo conseguimos. A veces hacer un titular es muy injusto porque los matices le dan la riqueza a lo que queremos contar, pero si no tenemos un titular no impactamos en el ciudadano. Así que, de todas las definiciones sobre puntos negros y tramos sobre concentración de accidentes, escogimos una que era la más operativa aunque no era la mejor. Con esa nos fuimos a ver a los ministerios, porque esto dependía de lo que entonces se llamaba Fomento e Interior. En Interior estaba nuestro querido Rubalcaba y en Fomento estaba Malena en aquella época. Conseguir que entre dos ministerios se firmara un convenio para que se pusieran unas señales y que esto se hiciera en un espacio corto de tiempo fue un esfuerzo tremendo que hicimos de comunicación. Y conseguimos que 250 000 ciudadanos —ojo, en el año 2008 que ni Internet ni las plataformas populares ni digitales eran lo que son ahora, entonces era muy difícil conseguir firmas— firmaran pidiendo que se señalizaran los puntos negros, aunque, ojo, nuestro fin tanto en aquella ocasión como en la que os vamos a proponer no es que se señalicen los puntos negros, es que se quite la señal de punto negro porque el punto negro se haya solucionado. Nosotros no queremos que nos digan: en esta curva se mata gente, nosotros queremos que esa curva se convierta en una recta o en una curva más segura. Pero lo que podemos hacer de un día para otro es poner una señal y advertir al ciudadano de que entra en un agujero negro, sin olvidarnos de que a futuro lleva un tiempo, cuando es una infraestructura hace falta un plazo de licitación, hay una obra, hace falta un presupuesto. No tenemos que olvidarnos de que ese punto negro hay que solucionarlo pero, mientras tanto, hoy y mañana podemos poner una señal que salve vidas. Como digo, esto fue una operación complejísima pero que la sacamos adelante, y los resultados de la operación, la auditoría de la operación se la voy a leer, a nosotros nos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 20

resultó tremendamente emocionante. Y es que señalizamos en una primera fase 189 tramos de concentración de accidentes, puntos negros, tramos de concentración de accidentes, y en los tres semestres consecutivos a la señalización se produjeron 171 accidentes menos, que extrapolando los datos del semestre anterior hubieran supuesto 76 heridos graves y 22 víctimas mortales. Cuando nosotros arrancamos Ponle Freno nos agarramos al eslogan que todos hemos cogido alguna vez y es: si con todo esto conseguimos que se salve una vida habrá merecido la pena, pues es verdad, una vida es muy valiosa. Estamos ahora mismo en un entorno en el que la vida se ha devaluado y escuchamos cada día que hay 300 muertos, 400 muertos, 250 muertos, y nos hemos acostumbrado. Ojalá llegue el momento en el que nos volvamos a aterrorizar porque mueran cinco personas al día en accidentes de tráfico; ahora parece que son *peanuts*, pero realmente son cinco vidas, son cinco dramas. Pues salvar una vida en Ponle Freno nos hubiera parecido un premio estupendo al esfuerzo que hacíamos, pero en este caso en Ponle Freno, gracias a las administraciones, gracias a la Comisión de Seguridad Vial, gracias a nuestro comité de expertos, gracias a los 250 000 ciudadanos que firmaron conseguimos que las señales se pusieran inmediatamente, y en los tres semestres siguientes ahorramos 22 víctimas mortales, 22 dramas, 22 familias rotas, 22 oficinas donde se iba a hablar de muerte. Un drama tremendo; 76 heridos graves, vuelvo a decir lo mismo. Esos son los datos de lo que conseguimos. Cuando se hablaba de mejorar la vida de los ciudadanos esto es mejorar la vida de los ciudadanos, es lo que hacéis aquí, es lo que hace la DGT, es lo que hacen todo los comparecientes que van a comparecer aquí, es remar para que haya menos dramas, para que haya menos vidas perdidas en la carretera. Así que nuestro gran objetivo es que vamos a lanzar este año muchas campañas, muchas iniciativas y seremos muy receptivos a todo lo que nos queráis hacer llegar, pero nos gustaría mucho, como hicimos en su día, que os pudiéramos pasar un texto consensuado por nuestros expertos, que pensarais que es razonable y que la Comisión lo puede debatir, aprobar y tramitar una PNL, lo que consideréis oportuno, y que de alguna manera lográramos otra vez por unanimidad y otra vez todos juntos auditar los puntos negros porque los carteles que pusimos hace diez años siguen puestos. Entonces, lo primero que hemos pedido es un informe a la DGT que ya está con ello, porque a Pere Navarro la idea le ha gustado mucho, ya están viendo qué ha pasado en esos puntos negros; vamos a tener la foto de lo que ha pasado, pero luego vamos a exigir, vamos a volverle a pedir a los ciudadanos su opinión y su firma, y os vamos a pedir vuestra ayuda y la de todos los colectivos implicados, porque queremos otra vez que vuelva a avisarse al ciudadano de: ojo, entra usted en un sitio peligroso; entra usted en un sitio donde si no pone toda su atención y entra a la velocidad oportuna, puede usted o su familia perder la vida. Esto sería bueno que consiguiéramos que pasara en 2021.

Realmente el tema aquí era el 2021-2030, os estoy hablando del corto plazo porque en televisión somos muy cortoplacistas. Aquí no me voy a extender nada porque los compañeros de antes y después lo han hecho y lo van a hacer mucho mejor que yo, son más técnicos. El compareciente de antes y el de después forman parte de nuestro jurado y de nuestro comité de expertos, así que ellos pondrán la ciencia. Yo creo que en los próximos diez años habría que trabajar en tres líneas, en la línea de...

El señor **PRESIDENTE**: Perdóname, Javier. Si te parece, dejamos esta parte para tu segundo turno de intervención. Damos ahora a los portavoces la oportunidad de hacer una breve intervención y ya concluyes tú como ibas a concluir y comentando las intervenciones de los grupos. Pasamos, pues, a las intervenciones de los grupos parlamentarios. En primer lugar, en nombre del Grupo Vasco, tiene la palabra la señora Gorospe.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias, presidente.

Buenos días. Bienvenido y gracias por su interesante exposición, señor Olave. Empezaré por donde se ha quedado usted, ya que tengo mucha curiosidad por saber cuáles son esas líneas que de cara al futuro y en la Estrategia 2021-2030 ustedes nos propondrían. Empiezo por ahí. Estoy totalmente de acuerdo con una afirmación que usted ha hecho. Si el 99% de la población no respeta una señal, es más que probable que esa señal esté dando una información que no sea la adecuada. Creo que es importante recalcar ese aspecto.

Quiero hacerle una pregunta o una reflexión, porque no sabría cómo llamarlo. Usted ha dicho que son expertos en comunicación —es evidente que usted es un hábil comunicador— y que se acompañan de un panel de expertos o de gente que les va aportando, fundamentalmente, en infraestructuras, tecnología y pedagogía. Indudablemente, es fundamental hacer campañas de sensibilización y concienciación. Mi pregunta o reflexión —lo uno a una conversación que he tenido con un compañero antes de que usted empezara a hablar— es la siguiente. ¿Se trabaja la afición al exceso de velocidad como una adicción sin

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 21

sustancia? ¿En esos paneles de expertos tendría que haber —lo digo como pregunta-reflexión— psicólogos o alguien que pudiera analizar por qué se siguen asumiendo riesgos sobre la vida cuando sabemos perfectamente cuáles son las consecuencias? Indudablemente, tanto ustedes como todas las administraciones públicas hacen una labor encomiable con las campañas de sensibilización, pero es como si se quedaran por encima, en la superficie de la piel. ¿Qué hay que hacer? ¿Cómo lo tenemos que abordar? ¿Hay que apelar a que pueda ser una adicción sin sustancia que genera la velocidad, un tipo de adrenalina que te lleva a no respetar los límites de velocidad y a poner en riesgo la vida? ¿Son valores? ¿Hay en sus paneles de expertos gente experta en antropología sociocultural que pueda analizar cuáles son los valores imperantes en una sociedad que nos llevan a actuar así? Esta es la pregunta-reflexión que quería compartir con usted.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Gorospe.

Pasamos a continuación a la intervención del Grupo Ciudadanos, señor Cambroner.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias por su intervención, señor Olave, y bienvenido a esta Cámara. Sin duda, es muy interesante su visión —mucho— y quiero darle la enhorabuena por crear esta plataforma y también a Atresmedia por darle el soporte mediático necesario. Son ustedes el faro en el que muchos ciudadanos ven la seguridad vial y se han convertido ya en una autoridad en este sentido.

Me gustaría plantearle varias cuestiones muy breves. No voy a quitarle mucho tiempo. Una se refiere a un asunto importantísimo, un tema que en esta Comisión es muy recurrente, en relación con el cual hemos aprobado varias iniciativas. Se trata de la mejora de seguridad para los colectivos más vulnerables. La estadística nos dice diariamente que es el sector poblacional que más accidentes está sufriendo últimamente y en el que hay más siniestralidad. Me gustaría saber cómo abordan desde su plataforma Ponle Freno este problema y qué soluciones proponen. Además, ya que usted nos ha pedido, yo también le pido que a través de su plataforma publicite las medidas que estamos tomando en esta Comisión, que creo que son muy buenas en ese sentido.

Otra realidad que hay que abordar es la explosiva implantación de los vehículos de movilidad personal, que también genera un campo de siniestralidad bastante amplio. ¿Cómo está abordando Ponle Freno la presencia de estos vehículos en la calle? ¿Han realizado ya alguna campaña o tienen alguna por realizar?

En cuanto a las penas, este es un tema que no se ha tocado todavía y que me gustaría tocar, la penalidad en los delitos relacionados con el tráfico. ¿Cree que deberíamos proponer reformas en el Código Penal para aumentar la penalidad en este tipo de delitos o crear nuevos tipos penales que castiguen estos hechos sacándolos del campo de la imprudencia, que en muchos casos sabemos que está cogido con pinzas?

Estas son, simplemente, las tres preguntas que quería hacerle. Quiero darle de nuevo las gracias por sus valiosas aportaciones y por comparecer hoy en esta sede y aprovecho para pedirle desde este escaño lo que le he pedido antes, ayuda para publicitar las medidas que aprobamos en esta Comisión e incluso las que estamos proponiendo, aunque no lleguen a aprobarse, ya que pretenden lo que usted ha dicho al final y lo que pretendemos todos en esta Cámara, que es salvar vidas.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Plural, tiene la palabra el señor Boadella.

El señor **BOADELLA ESTEVE**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor Olave, por esta brillante exposición del trabajo que hace Ponle Freno, que, como usted comenta, es conocido por mucha, mucha, gente a través de la televisión.

Quería plantearle una cuestión. Usted apuntaba a Atresmedia, el grupo televisivo, y me inquieta saber cómo afrontan el hecho de que cada día la gente vea menos televisión y más plataformas u otros medios de comunicación. ¿Qué estrategia están siguiendo para llegar a otros sectores de población que van abandonando progresivamente la televisión estándar, para entendernos?

Otra cuestión en relación con la cual es de especial interés la opinión de la plataforma Ponle Freno se refiere a lo siguiente. El PDeCAT está muy preocupado por la cuestión relativa a los bloques de hormigón que se han instalado en las calles de Barcelona. Sé que la plataforma Ponle Freno ha denunciado esta

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 22

cuestión. El hecho es clave. Es decir, se gana espacio para los peatones, se gana distancia para gestionar el coronavirus, para entendernos, pero el impacto de un coche contra un bloque de hormigón no es el mismo que puede tener una moto o una bicicleta, como usted bien ha apuntado. Me interesa mucho su valoración sobre la instalación de estos bloques de hormigón en las ciudades y si han tenido algún tipo de retorno por parte del Ayuntamiento de Barcelona, que continúa empeinado en mantener estas instalaciones en la ciudad. ¿Cómo las valoran ustedes?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Boadella.  
Por el Grupo Republicano, tiene la palabra la señora Granollers.

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

En primer lugar, quiero agradecer al señor Olave su intervención y darle mis más sinceras felicitaciones por el trabajo que están haciendo, porque intentar dar visibilidad a todos los siniestros y un contenido es difícil y estáis haciendo un trabajo excepcional.

Solamente le voy a hacer una propuesta. Es una propuesta de comunicación, pues en este caso, tal como usted ha dicho, esto corresponde a los expertos y además es una labor que saben hacer muy bien. Se trata de que comuniquemos en positivo. En los coches tiene que sonar un pitido para que nos pongamos el cinturón de seguridad, en la carretera tienen que instalar un radar para multarnos por exceso de velocidad y renovar el carné, tal como ha dicho —me ha preocupado mucho que se pueda renovar con todos estos antecedentes—, se ha convertido en un trámite que cuanto más fácil sea mejor. ¿Qué nos pasa como sociedad que no somos capaces de ver que si no actuamos correctamente nos estamos jugando nuestra vida y a veces la de nuestra familia? Porque si solo corriéramos cuando vamos solos, bueno, es un intento de suicidio, pero es que a veces conducimos con exceso de velocidad llevando a nuestros hijos en el vehículo. Es como si faltara algo de comunicación o de percepción de por qué reiteradamente nos saltamos normativas de seguridad vial que lo único que hacen es asegurar nuestra vida. E igualmente pasa con los jóvenes y las nuevas tecnologías. ¿Cómo es posible que envíen un whatsapp cuando están conduciendo? ¿Dónde falla la comunicación para que no tengamos claro que es por nuestro bien y que no tenemos que esperar a que nos multen para reducir estas conductas incívicas?  
Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Granollers.  
Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Sánchez del Real.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Muchísimas gracias.

Mi grupo se congratula porque la función que tiene asignada una licencia pública de televisión como servicio público delegado por parte del Gobierno se cumpla, así que le felicito por cumplirla y además por hacerlo —digamos— de forma creativa, pero no deja de ser parte de sus obligaciones televisivas. Usted, como miembro de un grupo de comunicación, sabe que la concesión se renueva cada equis años, y que esta es una de las obligaciones, no lo olvidemos. Dicho lo cual, me parece interesante que ustedes lo hagan creativo y también me parece interesante esta combinación de lo público y lo privado, que a algunos les pone los pelos de punta pero que a nosotros nos parece muy razonable, porque genera efectos multiplicadores, como los que usted nos está contando, de forma creativa, de forma multiplicadora, agregando intereses que no necesariamente son los propios de una televisión pública. Un concesionario de televisión de servicio público puede hacer las cosas de otra manera. Las cosas parece que funcionan; parece que ustedes están haciendo cosas importantes.

Tengo una preocupación. Me gustaría saber, no a efectos de criticarles sino de evaluar el coste que tiene lo público, si tienen calculado a cuánto asciende el equivalente publicitario de sus campañas. No pregunto por el precio de tarifa, que ya sabemos que eso es una gran ficción, pero sí qué supone esto aproximadamente. Lo pregunto para entender cómo suma esto —ya sabe que en otros ámbitos, como el de la cooperación internacional, etcétera, se suman estas cosas—, para saber cuánto estamos invirtiendo entre todos, para medirlo mejor; porque ustedes, con su concesión y sus cesiones de espacio de forma gratuita, están aportando en especie. Me gustaría saberlo, para saber si tenemos que tener más o menos campañas publicitarias de la DGT. Como le digo, lo digo desde un punto de vista técnico, en absoluto crítico —no me lo lea por ahí; ya sabe que con la mascarilla todos parecemos mucho peores o más malos—.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 23

Tengo una petición. Hay un informe de Fesvial sobre —iba a decirle los camioneros— los profesionales de la ruta, los profesionales del transporte. Más de la mitad se sienten ignorados y, creo recordar, casi un 49% maltratados por los medios de comunicación. Hablo de los profesionales de la ruta, hablo de los camioneros, hablo de los conductores de autobús. Se siente abandonado por los medios de comunicación más de un 60% y un 49% se siente maltratado. Le lanzo ese guante, porque en la siguiente comparecencia podrán hablar del informe y ya sé que tienen contacto. Fue especialmente dramático el año pasado, cuando en la ruta solamente estaban aquellos que nos estaban prestando servicio. Se aplaudía a otros servicios o a otros grupos, y el sector del transporte se sintió enormemente abandonado por los medios de comunicación. Estaban en la ruta, no tenían sitios donde parar, ni siquiera para hacer sus necesidades básicas. También aumentó la siniestralidad. No sé si son conscientes de que el año pasado hubo más accidentes en vía de los transportistas públicos porque no tenían sitios para descansar. Nosotros presentamos varias iniciativas aquí en aquel momento para intentar que la Administración se diera cuenta de que no se podía cerrar todo. Le pido por favor que saquen también a los camioneros un poquito en la televisión, que también tienen su corazoncito. Lo agradecerán enormemente.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez del Real.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Moro. Cuando quiera.

La señora **MORO ALMARAZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor Olave, por su magnífica exposición. Como ya han dicho mis antecesores, hay que felicitar al grupo Atresmedia por la presentación de esta iniciativa, que surgió, como usted muy bien ha dicho, como una iniciativa de responsabilidad social corporativa. Todos sabemos que a veces muchas iniciativas en otras materias quedan en el olvido o en un postureo, pero creo que usted nos ha recordado lo que vemos cada día y cada año, y es que, efectivamente, se ha consolidado, con unos objetivos claros que van creciendo y se van adaptando.

Yo me he fijado en algunos de los términos que usted ha señalado, en dos que son especialmente importantes, la función de pedagogía y la capacidad de *lobby*. Usted además ha puesto de manifiesto que la tarea que hacen lleva a cabo concienciación, información y visibilización. ¿De qué? Pues usted mismo lo ha dicho, de otras iniciativas ciudadanas, de asociaciones, también de las que se hacían y se siguen haciendo en el Parlamento, como decía el representante de Ciudadanos, porque sin duda ustedes son un instrumento catalizador y visibilizador, a través de sus campañas y de sus iniciativas, de aquello que a los ciudadanos no les llega. Por tanto, creo que viene usted en el momento en el que se plantea una nueva estrategia —y hay que felicitar, si me permite, al presidente, que está desarrollando con mucho ímpetu estas comparecencias—, porque los retos son cada vez mayores y la realidad cambiante. Por tanto, todo lo que podamos aportar desde la sociedad civil, a través de sus representantes en el Parlamento, contribuirá, sin duda, a que no haya una única visión ni una visión de despacho, de técnico, porque a veces es lo que los ciudadanos echan de menos. Como usted bien decía, los ciudadanos tienen que tener una percepción diferente de lo que dicen los hechos y de lo que dicen los datos.

En definitiva, tenemos mucho que hacer conjuntamente. Ustedes nos pueden proporcionar muchos datos. Aunque ya lo hagan a través de su página web, creo que se puede ir más allá. Los datos nos vienen bien a quienes realizamos la tarea política como representantes de los ciudadanos. Pensamos que algunas de estas campañas, que son ya un clásico, se pueden afianzar, porque ello permitirá que determinadas prácticas se conviertan en buenas prácticas.

Me voy a referir solo a esto, para no alargar la intervención. Ustedes, entre sus iniciativas, tienen las de los premios. Yo creo que los premios no dejan de ser un reconocimiento a las buenas prácticas. Por tanto, nos vendría muy bien a todos que desarrollaran una visión menos de denuncia, que en algunos momentos es necesaria, y más de buenas prácticas. Lo pusieron de manifiesto con el tema de los badenes, que ha salido a colación antes, aunque hay muchos otros temas; por ejemplo, la conservación de carreteras o una administración más transparente en materia de seguridad vial. A nuestro grupo le gustaría que valoraran esa idea de buenas prácticas, más allá de la idea de premio, y no solo la idea de la denuncia. Hay que valorar la perspectiva de la información, la de poner de manifiesto que hay que cambiar las cosas. En esto estamos conjuntamente y estamos completamente de acuerdo en que tenemos que estrechar esa colaboración, pero hay que valorar la otra perspectiva. Ya hay administraciones, ya hay personas, ya hay asociaciones, ya hay políticos, ya hay grupos políticos que tienen buenas prácticas,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 24

buenas iniciativas. Pues tomen este camino, el de las buenas prácticas, y yo creo que contribuiremos a que esta estrategia sea mejor.

Una cosa más, presidente. Creo que ustedes deben contribuir a bajar al detalle cuando definen las estrategias. Me explico. A veces las pequeñas ciudades se ven afectadas porque las estrategias son creadas más para las grandes ciudades. Con esas campañas y también con este planteamiento de las buenas prácticas creo que podemos adaptar mejor las estrategias de movilidad, como la que se está elaborando en estos momentos, para que no sufran las pequeñas ciudades o las zonas rurales por medidas que están solamente concebidas para las grandes vías, para las grandes ciudades.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para concluir este trámite, tiene la palabra, por el Grupo Socialista, la señora Araujo. Cuando quiera.

La señora **ARAUJO MORALES**: Buenos días, señor presidente.

Señor Olave, me sumo a las muestras de agradecimiento que ha recibido por su exposición. Después de oírle, al Grupo Parlamentario Socialista no le queda más que felicitarle. Este proyecto, como bien ha manifestado, nació hace trece años con el único objetivo de concienciar a la gente de los peligros del incumplimiento en materia de seguridad vial, desde ese inicio hasta la última carrera, que, por las circunstancias del COVID, tuvo que hacerse de manera virtual. Consiguió que casi 35000 personas participaran en esa carrera virtual. El objetivo de traspasar la pantalla y crear un impacto en la sociedad se ha conseguido y, por eso, me gustaría felicitarle en nombre de mi grupo. El objetivo de conseguir un contador cero de víctimas debe ser de todos. En su exposición hemos hablado de comunicación y seguridad vial, de tecnología, de información, de pedagogía, de capacidad de influencia en la sociedad. Pero usted ha hecho una mención que sería necesario que todos los que formamos parte de esta Comisión de Seguridad Vial recordáramos. Usted ha dicho «empezamos a hacer política». Yo creo que ese es el ejercicio noble que en su momento —y me gustaría recordarlo— recogía la Constitución de 1812, La Pepa, la Constitución de Cádiz, cuando en su artículo 13 hablaba de que el objetivo del Gobierno es la felicidad de la nación, puesto que el fin de toda sociedad política no es otro que el bienestar de todos los que la componen. Yo creo que ese es el objetivo que nos trae a todos los que estamos aquí. De ahí que me sume a sus palabras cuando ha hablado de unanimidad. Creo que nosotros aquí, o al menos el Grupo Parlamentario Socialista, que forma parte de esta Comisión de Seguridad Vial, estamos en una actitud proactiva; lo ha demostrado el Gobierno Socialista cuando hemos podido gobernar, lo ha demostrado el propio director general con esa actitud y empatía con la que cada día se toma su gestión.

Y me he quedado esperando el final de su intervención porque hemos oído hablar de qué ha supuesto Ponle Freno desde su inicio hasta el momento actual. A mí me gustaría —permítame la expresión— que nos pusiera deberes porque el ejercicio del periodismo proactivo es el que usted nos ha trasladado hoy en su comparecencia, y ese objetivo creo que está cumplido formando parte de esa complicidad que necesitamos los políticos o los que nos dedicamos a hacer política. De ahí que me gustaría que, como decía, nos pusiera deberes, que nos trasladara qué es aquello en lo que usted entiende que esta Comisión puede ser útil, que puede ser parte de esa otra pata que necesitamos todos para llegar a ese objetivo común de concienciación, de pedagogía y, por supuesto, de conseguir tener cero víctimas. Ojalá en próximas comparecencias pudiéramos no tenerlo aquí —entiéndame la expresión— porque ese objetivo estuviera conseguido. Mientras tanto, evidentemente, tenemos que ser piezas de un engranaje en el que todos tenemos que ser positivos y sobre todo debemos actuar como una pieza más. De ahí que me quede con esa última parte de su exposición para ver en qué —y ese es mi ofrecimiento y el de mi grupo— podemos ser útiles a ese objetivo común.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para finalizar esta comparecencia, para dar satisfacción a las inquietudes de los portavoces de los grupos y para que pueda usted concluir su intervención —que creo que le faltaba algo por decir—, tiene usted quince minutos, o sea que creo que hay tiempo suficiente para poder desarrollar todos esos temas.

Muchas gracias, señor Olave. Cuando quiera.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 25

El señor **OLAVE GABARRE** (representante de la plataforma Ponle Freno): Muchas gracias.

A la gente que nos dedicamos a la comunicación muchas veces se nos olvida ese viejo aforismo de que si tenemos dos orejas y una boca es porque hay que escuchar el doble. Disfruto mucho escuchándoos y tomo nota de algunas de las cosas que habéis dicho. Espero no dejarme nada y, si me dejo algo, me lo decís. Iré respondiendo por turnos.

Responderé primero a la señora Gorospe. Hablábamos de nuestros paneles de expertos. A ver si lo puedo contar de manera breve. Una vez montamos unas jornadas a las que trajimos a los mejores expertos en seguridad vial de toda Europa; los trajimos e hicimos un programa por Internet en directo con ellos, y venía el británico diciendo que habían bajado los accidentes de tráfico espectacularmente en el Reino Unido. Yo presentaba el acto y le felicité según arrancamos, le dije que tenían que estar muy contentos, y él me contestó: Es que el tema de la vida y la muerte hay que verlo en 360 grados. Si solo vemos la foto de la seguridad vial, en el Reino Unido estamos consiguiendo que baje el número de personas que se mata en coche, pero estamos convirtiendo el coche en un medio tan seguro que la gente ya no camina y estamos disparando problemas de obesidad y otras enfermedades. Es muy importante ver la foto completa. Entonces, en seguridad vial pasa a menudo lo que usted decía y es que nos concentramos en tener buenos técnicos pero no vemos que esto va de personas y los técnicos de las personas son de otros colectivos.

Respondiendo directamente a su pregunta, sí, nosotros tenemos a un psicólogo en la comisión y tenemos a gente que es experta en pedagogía y en educación. Nuestro comité trata de tener —con la modestia de que cometemos muchos errores— una visión de 360 grados. Si pensamos solo que la seguridad es una cosa de las máquinas, de los coches, de las carreteras, de la infraestructura o de poner multas a los ciudadanos, estaremos equivocados. Si un coche es complejo, no hay nada más complejo que las personas que nos sentamos a conducirlos. Así que esto va de personas y, por supuesto, hay que tener mecánicos de las personas en la comisión. Creo que incidías en eso y en la formación, que por supuesto es fundamental. Luego os hablaré un poco, en respuesta a la señora Moro, de que efectivamente una de las patas de futuro es la formación y probablemente cuando agotemos la tecnología y las infraestructuras sea la más importante. ¿Me he dejado algo? **(Denegación)**. No. Fenomenal, que no querría.

Respondiendo al señor Cambronerero sobre publicitar los trabajos de la comisión, por supuesto, desde este minuto yo os digo que todo aquello que hagáis valioso, que sea relevante y se traduzca en cosas concretas, lo publicaremos. En Ponle Freno, si hay una cosa que nos gusta, es que vamos a las cosas concretas, porque pensamos que la filosofía es imprescindible; hay que saber hacia dónde vamos, de dónde venimos, quiénes somos y qué hacemos, pero eso hay que traducirlo en que hagamos cachitos el elefante y mañana nos peguemos con un trocito del elefante; cosas concretas. Hay que solucionarle el paso de peatones a la señora de Patones que no puede cruzar y que pase el autobús. Siempre que haya cosas en esta Comisión que, más allá de titulares buenos, redunden en beneficios concretos para el ciudadano, contad con mi compromiso de que desde Ponle Freno se dará toda la publicidad a estos trabajos. Lo que querría es que trabajáramos juntos, que nos dijerais cuáles son vuestras inquietudes y vuestras necesidades, que nosotros popularizáramos esos trabajos y que os transmitiéramos también —como plataforma de la sociedad civil— las cosas que nos cuentan los ciudadanos para que de alguna manera ese matrimonio entre los ciudadanos y sus representantes se pudiera materializar también a través de la televisión. Yo siempre cuento en estas cosas es que soy un forofo del final feliz, lo siento mucho pero a mí me gustan las películas que acaban bien, y a mí en esto de la seguridad vial me encanta cuando somos capaces de hacer algo y esto tiene un resultado como el de los puntos negros y luego lo podemos contar, que ha sido con la ayuda de todos y sin la oposición de nadie. Esto es fantástico, así podemos hacer muchas más cosas.

Me hablaba de los vehículos personales. Efectivamente, este es un problema que crece a lo bestia y donde yo creo que los medios tenemos que meternos porque hay mucha pedagogía de cinturón, de alcohol, de velocidad, etcétera, y no hay pedagogía de patinetes, de bicicletas; hay muy poca. Como son los vehículos vulnerables, muchas veces tratamos de hacer pedagogía con el vehículo poderoso, pero hay que enseñarle también al vulnerable que, por su propio bien, tiene que comportarse con educación. Creo que es un aspecto nuevo este de los vehículos de movilidad personal, que en las ciudades tienen una importancia bestial y tenemos que meternos con ello a fondo. Así que tomo nota con uno de los temas a tratar. El lunes tenemos una reunión del comité de expertos y yo voy a introducir este tema y voy a decir además que es a propuesta de la Comisión, concretamente suya, señor Cambronerero.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 26

Con respecto a los delitos de la seguridad vial, a mí me gusta muchísimo el término de violencia vial. No creo que todos los delitos contra la seguridad vial sean violencia vial, pero hay algunos que claramente lo son. a mí me pasma, el otro día hemos tenido una reunión con Instituciones Penitenciarias, con la gente que lleva esto, y es increíble el tiempo que les lleva a los juzgados los delitos contra la seguridad vial; se comen una parte tremenda en las agendas de los fiscales, de los jueces, etcétera. Es tremendo cómo está creciendo, un tercio. Esto es una señal de que no vamos bien y de que tenemos que hacer algo. Creo que aquí lo que tenemos que hacer muy bien es diferenciar lo que es un acto de violencia vial de lo que es una pequeña indisciplina, porque lo fácil es que hagamos sacos y metamos las cosas en sacos y lo difícil es interpretar los sacos. Cuando uno se salta un semáforo por la noche, a dos por hora y viendo que no viene nadie, está cometiendo una infracción de tráfico y debe ser multado, si no hay una razón. En Estados Unidos lo primero que te preguntan es si hay alguna razón por la que usted conducía a una velocidad anormal. Y si por ejemplo llevas a una persona infartada, entonces te abren camino y te dejan que vayas a 200. Puede haber una razón de peso para saltarse la norma. Si no la hay y uno se la salta de manera muy prudente, es un comportamiento irresponsable y merece una sanción, pero si uno se salta un semáforo en rojo a 80 por hora, no es lo mismo. Una cosa es un acto de violencia vial y otra es una indisciplina vial, las dos tienen que ser penalizadas pero una claramente es un delito porque tenemos a un asesino en potencia, que probablemente lo será en otras facetas de la vida y con el coche o la moto se multiplica. Así que yo creo que tenemos que ser capaces de trabajar mucho en esto para que los juzgados no estén colapsados pero que desde luego se entienda que con un coche o con un vehículo en general se pueden cometer actos de violencia y que los actos de violencia tienen que ser perseguidos y condenados como en otros órdenes de la vida. ¿No me he dejado nada? **(Denegación)**. Gracias.

Señor Boadella, lo de los bloques de hormigón me parece una medida bienintencionada pero que se ha realizado de una manera atroz. Todos entendemos que en la situación actual a los peatones hay que habilitarles más sitio, porque los peatones tenemos que caminar más separados unos de los otros, luego necesitamos más sitio. Eso se ha unido a la sensibilidad de que las terrazas de los bares son más grandes porque a los hosteleros hay que darles alguna solución para que, si no pueden atender a sus clientes dentro, los atiendan fuera, con lo cual los espacios para los peatones se han reducido. Luego me parece que a lo mejor hay que otorgar a los peatones una zona de las calles y abrírseles. Es tener buena intención ceder un trozo por donde van los coches a los peatones. Lo que es un error de proporciones siderales es hacerlo con bloques de hormigón, porque un coche colisionando contra uno de esos bloques de hormigón es un accidente de una cierta gravedad y en ciudad, cumpliendo los límites, nunca va ser un accidente mortal, pero en moto o en bicicleta —yo soy usuario de moto—, cuando una moto va detrás de un coche, no está viendo lo que hay a los lados. En Madrid hay muchísimos accidentes con la aleta de tiburón, que también es una medida poco solidaria con las motocicletas. Es una medida que trata de dar seguridad por aislar a unos vehículos de otros, pero a cambio pone en peligro a las motos y causa accidentes de cierta gravedad todos los días. Los bloques de hormigón son el no va más. Quien ha hecho eso jamás se ha subido en una motocicleta, porque es de un riesgo espectacular llenar la vía pública de bloques de hormigón. Luego, sí a delimitar zonas de los vehículos para que los peatones podamos tener distancia social y pasear y caminar, pero no rotundamente a esos bloques de hormigón, que en opinión de Ponle Freno deberían ser retirados ya, inmediatamente. No sé si me he dejado algo. **(Denegación)**. Gracias.

Señora Granollers, dice que comuniquemos en positivo. Desde luego que sí. Tienes toda la razón. La seguridad vial se construye muchas veces en término de sanción, multa, persecución del ciudadano o reglamentación, y hay que premiar los comportamientos responsables, que son los de la mayoría y que son muchísimos. Es verdad que todos nos fijamos en los comportamientos insolidarios, pero la cantidad de comportamientos solidarios que hay en la carretera es tremenda. En los Premios Ponle Freno —va a ser una contestación común— tratamos de reconocer iniciativas de ciudadanos particulares que hayan hecho algo valioso y solidario. Creo que es muy importante porque creo que con eso damos un ejemplo que van a copiar otras personas. Ahora mismo recuerdo el ejemplo de un camionero, un profesional de la conducción, al que dimos un premio. Iba con el camión, vio un vehículo que estaba mal señalizado con un problema, colocó el camión, colocó el *warning*, puso todas las señales y, cuando él había organizado todo un dispositivo con el cual aquello era visible, entonces se bajó y ayudó a aquella persona a cambiar la rueda o hacer lo que fuera. Pero su primer hábito con el camión fue involucrarse en el problema de un ciudadano. Lo espectacularmente bien porque lo primero que hizo fue señalizar. Los que son aficionados a las carreras en los circuitos saben que, cuando se cae una moto o choca un coche delante, los comisarios siempre dicen que nunca hay que ayudar, lo que hay que hacer es señalizar para que los que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 27

vienen no hagan el accidente más grande. Y una vez que el accidente esté señalizado, entonces hay que atender a la víctima. Así que estoy completamente de acuerdo en lo de comunicar en positivo.

Respecto a qué nos falta como sociedad, yo creo que está clarísimo que nos falta formación. Por utilizar un ejemplo de comunicación positiva, creo que hemos mejorado mucho. Eso no quiere decir que estemos bien. Voy a poner un ejemplo. Antes uno entraba en un bar y decía: me he hecho Barcelona-Madrid en dos horas y media. Y los amigos le aplaudían como campeones. Esas conversaciones hace mucho tiempo que no las percibo y estoy seguro de que si alguien entra en un bar y a los amigos les dice: «he venido de Barcelona a Madrid en dos horas y media», alguno le dirá: «pues tú eres un asesino en potencia y yo no me voy a juntar contigo y no te voy a reír la gracia». Eso es parte de cómo ha cambiado. Yo ahora mismo veo muchísimas cosas en televisión y realmente hemos dado un cambio muy fuerte, porque ahora nos llaman la atención cosas. Por ejemplo, que un coche circule a 170 kilómetros por hora ahora sale en el telediario, ante se presumía. Esta sociedad ha dado un gran cambio. El otro día cayó en mis manos el anuncio del 850. Los que sean tan veteranos como yo recordarán aquel coche. Aquel coche se publicitaba como que con cuatro o cinco personas y cargado hasta los topes cogía la velocidad de —no me acuerdo— 100 kilómetros por hora. Los coches hacían bandera de lo potentes que eran y de lo que corrían y el ciudadano los compraba por eso. Afortunadamente esa cultura ahora es al revés y si hablas con alguien de un concesionario le preguntarás: ¿este coche cuántos airbags lleva? ¿Tiene límite de velocidad? En eso hay muchísimo por hacer, pero os lo dirán compañeros míos. Por ejemplo, mucha gente se monta en un coche y no sabe ni lo que lleva, no sabe que lleva limitador velocidad, no sabe que lleva asistente de carril... Aquí también hay que hacer un esfuerzo de pedagogía. No sé si me he dejado algo. **(Denegación)**. Perfecto.

Respondiendo al señor Sánchez del Real, hay dos cosas muy interesantes que me llaman la atención de lo que has dicho. La primera, cuantificar. Me encanta que introduzca este tema porque hubo un año que sí lo hicimos, y no me atrevo a decirlo de memoria, pero recuerdo que eran varios millones de euros. No sé quién está familiarizado con los medios de comunicación, pero les explico. En un periódico, cuando tú compras una página de publicidad, hay una tarifa y puedes vender todas las páginas de publicidad que tú quieras. Cuando vendes poca publicidad ingresas poco. En televisión se va al revés, se va a un tiempo de saturación. Hay un tiempo y va todo. Tú lo que vende son los impactos, los famosos GRP, que se venden con esa publicidad. Por eso la pelea de las audiencias, porque cuanto más audiencia tienes antes satisfaces los GRP, antes se te queda el bloque vacío. Mi hija se queja de que ponemos muchos anuncios, y le digo que tenemos que comer. Pero es que siempre hay muchos anuncios en televisión porque el bloque va a saturación. Es como si el periódico pudiera llevar quince páginas de publicidad y siempre llevara las quince y lo que variara fuera el precio de la página de publicidad en función de la gente que leyera el periódico. Con eso quiero decir que esos tiempos de publicidad van llenos. Luego hay unos tiempos de promoción. Con eso lo que quiero decir es que es muy difícil computar en dinero, porque estas cosas, como no son publicidad, no van al cómputo del tiempo comercial, con lo cual no se puede decir: los veinte segundos a las nueve de la noche antes del telediario en Antena 3 valen tanto. Esto es en tiempo de promoción de cadena.

Por otra parte, hay una presión creciente en los medios de comunicación por tratar de comprar las informaciones, no las publicidades. Esto está la vista, lo ven en las webs y en todos estos sitios. Con esto lo que quiero decir es que el tiempo más valioso es el de los informativos en televisión. Tengo que decir que en nuestra casa, afortunadamente, hasta el día de hoy, no está en venta; la información es información. Pero hago esta reflexión porque es el tiempo más valioso, dedicamos mucho tiempo en informativos y el valor de eso es incalculable, porque es cuando más gente lo ve y, sobre todo, cuando más credibilidad tiene lo que estás contando, porque no está en el bloque comercial, luego no es un anuncio, no me están tratando de vender algo, sino que me están contando la percepción del medio o del periodista sobre esto. Me pasan alguna cifra, pero sé que un año cuantificamos en tiempo de televisión, en coste de oportunidad, se lo pedimos a una empresa externa y fueron varios millones de euros en tiempo de televisión, en coste de oportunidad, no en dinero que sacamos del bolsillo, que también lo sacamos en las carreras y otras cosas.

Me apunto, igual que he hecho con la propuesta del portavoz de Ciudadanos, el tema de los profesionales. Yo no creo que seamos responsables en Atresmedia de lo que les ha pasado en las fronteras, que ha sido un drama lo que han vivido con la salida de las fronteras del Reino Unido, el *brexit*, todo aquello ha sido horroroso, pero sí creo que hacemos muy poca seguridad vial pensando en los profesionales de la conducción, y tenemos que hacer un esfuerzo. Así que lo anoto en el debe de las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 28

cosas que no hacemos bien y es uno de los temas que voy a introducir el lunes en el comité de expertos, porque hay una cantidad tremenda de camiones en España; de la Europa Occidental, España es el país que más mercancías por carretera traslada. Creo que estamos en dos veces o dos veces y media lo que trasladan Francia o Italia. Así que me parece muy oportuno que hagamos alguna pieza con su sensibilidad dedicada a ello. No sé si le he contestado a todo. **(Asentimiento)**.

Señora Moro, volvemos al tema de pedagogía y capacidad. Las buenas prácticas, como antes decía, creo que efectivamente tenemos que incentivarlas y premiarlas. Al hilo de lo que decía, me gustaría comentarle que Ponle Freno es una marca blanca, es decir, que cuando vean el logo de Ponle Freno, aunque hay una asociación de marca con el grupo y a nosotros nos interesa —no voy a ser hipócrita—, nos esforzamos en que en el logotipo de Ponle Freno no apareciera ningún logotipo de Atresmedia ni de Antena 3, que realmente fuera una marca donde cualquier entidad se pudiera sentir cómoda. De hecho, cuando abrimos la plataforma lo hacemos incluso para nuestros competidores, cuando abrimos estudios y cosas de comunicación lo hacemos también para nuestros competidores porque con ellos tenemos una dura pugna, pero nunca vamos a hacer que esa pugna cueste una vida en seguridad vial. Si nos tenemos que poner de acuerdo con quien sea, lo vamos a hacer. No sé si me he dejado algún punto sin contestar.

Finalmente, señora Araujo, me dice que les ponga deberes; lo harán con más sabiduría la gente que me ha precedido y la que viene después, pero al final le diré que son tres patas en las que hay que trabajar en seguridad vial. En primer lugar, la tecnología, que en gran parte corresponde a la industria del automóvil —a la que no se reconoce lo que hace y ha tenido un impacto bestial en la bajada de víctimas que hemos tenido—, pero no solo ella sino también la tecnología desde el punto de vista de la causa más grande de accidentes que hay ahora mismo en España, que son los mensajes de WhatsApp, la distracción al volante por los teléfonos móviles. Si tú le preguntas a los ciudadanos, siguen pensando que es la velocidad y el alcohol y, por supuesto, son causas graves, pero la causa número uno ahora mismo es ir conduciendo con el móvil en las rodillas y estar con el WhatsApp. Por tanto, hay que conseguir que la tecnología al volante se limite, que el coche anule el WhatsApp, que tengamos las carreteras conectadas; en fin, que consigamos todas esas cosas. Todo eso, sin duda, es tecnología. Después, en segundo lugar, por supuesto, están las infraestructuras. Tenemos que conseguir más vías de doble carril, más guardarrailles de doble bionda. Tenemos que seguir gastándonos dinero en que los coches, sean autónomos o no, vayan por unas vías adecuadas porque si están bien, hay menos muertos que si están mal. Y finalmente, hay una tercera pata que es la formación y la pedagogía. Creo que en este punto es en el que peor estamos en España, con diferencia. Tenemos que conseguir que la gente quiera aprender de seguridad vial y, sobre todo, formar a nuestros niños en el colegio en educación vial porque se les va a formar en valores; formar en educación vial no es decir que si el semáforo está rojo, no pasas y, si está verde, sí pasas; es enseñar que tú compartes el espacio, tú compartes la vía, que tienes que ayudar, que tienes que ceder el paso, que tienes que ayudar al vulnerable, y eso son valores que yo quiero para mi hija. Pero a la vez que educamos en valores, estamos generando conductores respetuosos para el futuro. Por tanto, creo que esto y la actualización, los cursillos, las normas, hacer pedagogía es lo que más nos va a hacer bajar el número de víctimas en los próximos años, porque en lo otro estamos bastante bien.

Creo que no me he dejado nada. Muchísimas gracias a todos por escucharme. Reitero que a través del presidente, que me tiene fichado, quedo a disposición de todos los grupos parlamentarios para que hagamos cosas juntos porque, como he tratado de explicar torpemente al principio, en Ponle Freno no estamos para salir guapos en la tele sino para, de verdad, arreglar cosas concretas de cara al ciudadano. Así que quedo a vuestra disposición cien por cien y os haré llegar a través del presidente la propuesta de señalización de puntos negros, a ver si entre todos la apoyamos y volvemos a salvar otras veintidós vidas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Olave, por su interesante comparecencia. Seguiremos en contacto para poder colaborar conjuntamente en beneficio de la seguridad vial, que es lo que nos interesa a todos, a vosotros desde la plataforma y a la Comisión de Seguridad Vial del Congreso los Diputados en nombre de todos los ciudadanos españoles.

Muchas gracias y hasta la próxima.

Paramos cinco minutos y recibimos al siguiente compareciente. **(Pausa)**.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 29

### — DEL SEÑOR PRESIDENTE DE HONOR DE LA FUNDACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL, FESVIAL (MONTORO GONZÁLEZ). (Número de expediente 219/000380).

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con la sesión de la mañana para concluir las comparecencias previstas. Recibimos ahora a la Fundación para la Seguridad Vial; organización ya veterana y pionera en el trabajo que desde la sociedad civil se lleva a cabo en España para la mejora de la seguridad vial. En su representación comparece el profesor don Luis Montoro, presidente de honor de FESVIAL, catedrático de Seguridad Vial de la Universidad de Valencia, gran referente de la seguridad vial en España, con centenares de publicaciones y participaciones en todo tipo de congresos, actividades científicas y divulgativas. No me voy a extender en su extenso currículum; en definitiva, es un gran experto y tendremos ocasión de comprobarlo inmediatamente con su primera intervención y después con la conclusión que haga en esta sesión de la mañana. Así que, sin más preámbulos, señor Montoro, tiene usted la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE HONOR DE LA FUNDACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL, FESVIAL** (Montoro González): Muchas gracias, señor presidente.

Estimados diputados, en primer lugar, deseo —quiero hacerlo sinceramente— conjugar un verbo tan importante como olvidado en nuestra sociedad, que es el verbo agradecer. Quiero agradecerles que me hayan dado la oportunidad de estar aquí, que me hayan invitado una vez más porque para un investigador, para un científico, no hay nada más bello, más bonito y más interesante que poder transmitir lo poco que sabe porque, al final, la ciencia —ya lo están viendo en la situación de pandemia— es la solución a muchos de los problemas de la sociedad y, además, es patrimonio de la propia sociedad. Por lo tanto, entiendo que, aparte de un placer, es una obligación. Voy a ser muy sintético, voy a exponer con rapidez mi intervención, no tanto porque ustedes estén cansados —la fatiga es uno de los graves riesgos en el tráfico, muy importante— sino porque me preocupa la velocidad, que sí que es un factor de riesgo relevante; no obstante, voy a intentar no correr ese riesgo. También el presidente me ha insistido en que tengo un tiempo limitado, aunque ha sido generoso diciéndome que no me preocupe por el tema. En todo caso, no voy a hacer una descripción completa de todas las actuaciones y todas las estrategias de 2021 a 2030, porque eso sería obviamente interminable. Por lo tanto, después de reflexionar mucho he decidido centrarme en catorce temas específicamente que considero especialmente importantes. Recuerden aquello del Museo del Prado, ¿si ardiera al Museo del Prado qué catorce cuadros salvarías? Pues, como no hay tiempo, yo voy a salvar estos catorce cuadros, que no quiere decir, evidentemente, que sean los únicos temas que habría que abordar en esa estrategia y, en general, en lo que podemos hacer para prevenir la siniestralidad en nuestro país, un problema que en este momento está absolutamente eclipsado por el COVID, pero que, evidentemente, en cuanto vuelva una situación de normalidad aflorará como un problema importante desde el punto de vista social, desde el punto de vista sanitario y desde el punto de vista económico, lo que me ha llevado a decir en alguna ocasión que forman parte de la Comisión o de una de las comisiones más importantes de esta casa porque de lo que aquí se haga, de lo que aquí decidan, de lo que aquí acuerden va a depender la seguridad, la vida y la muerte de muchas personas.

Dentro de esos catorce problemas, el primero que quiero abordar telegráficamente es el de los grupos de riesgo en el tráfico. Es preciso que actuemos de manera rápida, urgente y sin dilación sobre el tema de los grupos vulnerables en el tráfico. Me refiero en concreto, señorías —y ahora les daré un dato mínimo, pero creo que suficientemente claro—, a peatones, ciclistas y motoristas. Con 927 muertos el año pasado sobre 1755, comprobarán ustedes que ya representan el 53 % de los fallecidos en accidente de tráfico. Esto no nos había ocurrido nunca. Por lo tanto, estamos ante una situación que año tras año parece que se va repitiendo y se estabiliza. Esto significa, presidente, que hay que desarrollar estrategias para mejorar el entorno —yo les voy a poner algún ejemplo para estos grupos—, realizar actuaciones en el ámbito de la información, realizar actuaciones en el ámbito de la formación y, sobre todo, cuando hablamos de una cifra tan preocupante, desarrollar actuaciones de campañas específicas dirigidas a estos grupos. Como no quiero que las palabras se queden sin colgarlas de algunas ideas, les voy a decir a qué me estoy refiriendo con acciones. Por ejemplo, iluminar un paso para peatones significa poder evitar el 25 % de los accidentes de tráfico. Uno se pregunta por qué a veces la farola no está puesta sobre el paso para peatones; el peatón ve el paso y el coche ve también el paso. En el caso de que no haya paso para peatones —cosa que ocurre con bastante frecuencia porque, señorías, somos el país que más muertos tiene fuera del paso para peatones, claramente indicativo de dos cosas; o que el peatón no está formado o que los pasos para peatones los hacemos mal—, la calle hay que cruzarla en línea recta, nunca en diagonal, porque si se cruza en diagonal y utilizamos diez metros, tenemos el doble de riesgo que si

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 30

utilizamos cinco metros. Además, cruzándola en diagonal no vemos lo que viene por detrás. El paso para peatones hay que cruzarlo siempre por la zona más alejada de donde viene el tráfico, porque en la zona más cercana es donde se producen los atropellos. Yo les pregunto a sus señorías si ustedes creen que a la población se le ha dicho en alguna ocasión esto que yo estoy diciendo ahora u otras muchas cosas.

Ciclistas. Hay miles de kilómetros de carril bici, esto está muy bien. Hay 25 millones de bicicletas en España, hay tres millones de usuarios diarios en bicicleta y, sin embargo, les puedo asegurar —porque lo he investigado con una encuesta— que nadie ha enseñado a los ciclistas ni los peligros ni las normas. No se puede cumplir una norma que no se conoce, y no la conocen. No se puede evitar un peligro que no se conoce, y les puedo asegurar que no los conocen, entre otras cosas, porque tampoco estamos sobrados de investigaciones que hayan estudiado en profundidad dónde tienen los ciclistas los accidentes de tráfico, lo que hace inviable que se puedan tomar algunas medidas. Por lo tanto, primer tema, grupos de riesgo.

En segundo lugar, los factores de riesgo y el uso de sistemas de seguridad sobre los que hay que actuar. Señorías, hay un pequeño grupo de factores de riesgo —por este orden: distracciones, velocidad, alcohol y drogas— que, en mi opinión, están causando de manera directa o indirecta aproximadamente el 70 % de los accidentes de tráfico. Imagínense ustedes si actuáramos de manera más contundente sobre este tema lo que se podría llegar a evitar. Aquí hay que hacer un esfuerzo con estos temas, especialmente con las distracciones, que ya vienen a suponer casi el 40 % de los accidentes de tráfico y, sin embargo, reconozcamos que tanto en la investigación como en la actuación se está haciendo muy poco en este asunto. Cuando hablo de distracciones —es una pena no tener tiempo— me refiero a que sepan ustedes que los ciclistas básicamente mueren por distracción, que los peatones básicamente mueren por distracción, que los conductores básicamente mueren por distracción y que los de los patinetes básicamente mueren por distracción. Ahora, frente a esto, veamos qué es lo que estamos haciendo. A su vez, hay que actuar sobre el no uso de los sistemas de retención infantil y, también, sobre el no uso del cinturón de seguridad que, como mínimo, podrían evitar el 50 % de los muertos en accidentes de tráfico. Saben ustedes que hay todavía un porcentaje de personas que no los utiliza. Yo hace poco hice una investigación, presidente, y me llevé una sorpresa. Precisamente quien menos los utiliza es quien más posibilidades tiene de morir en caso de accidente, que son las personas mayores que van en los asientos de detrás de los vehículos. Alguien podría pensar, ¿y cómo es que no se lo ponen? Pues, miren, les voy a decir una cosa; quizá la culpa la tenemos nosotros porque no les hemos informado suficientemente. Además, una cosa es llevar el cinturón y otra cosa es llevarlo bien puesto, porque posiblemente lo podemos llevar pero no bien o no saber cuándo hay que cambiar un cinturón de seguridad, porque si no lo cambiamos, el cinturón, lejos de ser un aliado en caso de accidente, se puede convertir en un elemento que te mate o te cause graves lesiones. Y lo mismo sucede con el casco. Yo lo he investigado, hay muchos estudios. Ciclistas, motoristas y patinetes, les puedo asegurar que el 80 % de los que mueren en estos grupos son por un golpe en la cabeza y, muchos de los que no mueren, se quedan con unas lesiones físicas o cognitivas extraordinariamente graves porque el casco es un sistema protector comparable al cinturón. Por cierto, aprovecho para decir que la Organización Mundial de la Salud ha dicho que es un invento comparable a la vacuna —algo que habría que decir a la gente—, y la Oficina de Patentes Alemana ha dicho que es uno de los diez inventos más importantes del siglo XX. Pues bien, esta preocupante realidad contrasta con la falta de estudios —así de claro—, con la falta de formación, con la falta de campañas y también —algo a lo que me referiré luego— con la falta de controles, especialmente en los núcleos urbanos; por su importancia trataré esto específicamente.

En tercer lugar, está el caso especial del alcohol y las drogas en la conducción, y un problema sobre el cual yo quiero advertir a sus señorías para que veamos qué podemos hacer, que es el tema de los reincidentes por consumo de alcohol y drogas. Lo he comentado, hay un gran número de accidentes que se producen por causa del alcohol y las drogas. Para que se hagan una idea más o menos: alcohol, 25 % de los muertos, incluidos los peatones; drogas, aproximadamente un 11 % —esto va variando—, con una subida o incremento brutal en los últimos años. Esto es un grave problema, señorías, porque las sociedades conducen como viven y se vive con mucha droga. No estaría de más, presidente, que nos preguntáramos por qué para vivir necesitamos tener tanta droga, qué está pasando. Deben sus señorías saber que con estos tóxicos hay un problema de reincidencia de infractores que, en mi opinión —por ponerlo con palabras—, está fuera de control. Hay millones de conductores que toman drogas o son toxicómanos. Tenemos a cuatro millones de bebedores excesivos o habituales en el país y estos manejan vehículos con motor. Hay que detectarlos, hay que diagnosticarlos y hay que intervenirlos por la seguridad

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 31

de todos nosotros, porque el tráfico tiene una peculiar peculiaridad, posiblemente es la situación de interacción social donde más imponemos nuestro riesgo al resto de los ciudadanos. En otras cuestiones no, pero si yo bebo, mi riesgo no solamente lo tengo yo sino que se lo impongo a los demás.

Cuarta cuestión. En relación con el tema del permiso por puntos es necesaria su actualización y revisión. Yo tuve la suerte de hacer con un equipo todo el programa formativo del permiso por puntos, y les voy a decir que tras catorce años de permiso por puntos, sin lugar a dudas hemos conseguido un logro histórico, y el logro histórico —no sé si ustedes lo han reflexionado, señorías— es que hemos pasado de la mera sanción a la reeducación. Esto ha sido muy importante. ¿Por qué? Yo les pondré un símil médico; esto es como si uno va al médico y este le dice: Tienes muy mal el corazón. Bueno, pues así estamos; son 100 euros, hasta luego. Supongo que le diríamos: ¿Me puede decir algo más, me puede decir qué tengo que hacer? Pues bien, con esto hemos conseguido no solamente que haya una multa sino que a la persona que infringe de manera más o menos reiterada se le dé una reeducación para formarle e informarle de dónde está el problema. Quiero decirles que en una encuesta realizada por la Universidad Complutense de Madrid y por la Universidad de Valencia a 6000 conductores que están recuperando puntos, se valora el sistema, se valoran los cursos —señorías, 6000 encuestas son muchas encuestas— y se les da a los cursos un sobresaliente por su utilidad y por su interés, porque les ha servido para cambiar el comportamiento —cosa que reconocen—, por los materiales y por el profesorado, pero, evidentemente, es momento de hacer cambios.

Por ejemplo, hay que modificar el catálogo de infracciones que restan puntos. Me gustaría que se hiciera de una manera que sé que no se va a hacer, y es preguntando a las personas si los puntos que se detraen de las infracciones son los adecuados o no, porque posiblemente hay disonancia entre lo que piensa la gente y los puntos que detraemos; luego, una de dos, o lo estamos haciendo mal o no hemos educado a la persona en el riesgo que tiene la infracción por la que se le detraen puntos. También se deberían revisar los contenidos de los cursos. Yo creo que son muy buenos. Se ha dicho que España copió el permiso por puntos de otros países, lo cual no es cierto. Hicimos un sistema bastante original, entre otras cosas, porque nuestro sistema tiene itinerarios —en función de las infracciones que cometes sigues un itinerario— y somos el único país que tiene unos materiales formativos estructurados y que se pueden utilizar; los demás países lo que tienen, señorías, es un programa en una hoja, nada más. Por lo tanto, yo creo que el sistema estaba muy bien pensado. Y luego hay que abordar especialmente —por si no lo saben, se lo digo; tremendo— el tema de los polimultados e infractores reincidentes que van varias veces a los cursos porque han perdido el permiso por puntos. El sistema no está diseñado para estas personas, el sistema está diseñado —entre comillas— para personas normales. Estas personas —hemos hecho una tesis doctoral sobre este tema para averiguar qué tipo de personas son— requieren otro tipo de abordaje, y les puedo decir que básicamente —muy sintéticamente porque se trata de una tesis doctoral que tiene casi 300 folios— son tres grupos. Hablamos de personas que tienen problemas con el alcohol, hablamos de personas que tienen problemas con las drogas o que tienen —entre comillas— alguna psicopatología; por cierto, estos son los más peligrosos. ¿Les digo por qué? Porque la gente no bebe alcohol para coger el coche y hacer burradas, la gente no toma una droga para coger el coche y hacer burradas; hace burradas porque ha tomado una droga o porque ha bebido alcohol. Sin embargo, este grupo de los que tienen alguna alteración sí utilizan el coche como instrumento para dar salida a algunos de los problemas que tienen de agresividad, de competitividad, de exhibicionismo, de amor por el riesgo, de búsqueda de emociones, etcétera, etcétera.

En quinto lugar está el tema —señorías, es una pena no tener más tiempo para dedicárselo— de la seguridad vial laboral. Pueden mirar los datos del que era el Instituto Nacional de Seguridad en el Trabajo, ahora de Seguridad y Salud en el Trabajo, y verán que realmente siniestros laborales por incendio, por problemas químicos, los hay pero son pocos. Les puedo decir, señorías, que sobre la base de los datos del instituto y otros organismos casi el 40% de los muertos en accidentes laborales son *in itinere* o en misión; casi el 40%. Tenemos estudiados los días que se pierden por accidentes laborales de tráfico, y son los que más; tenemos estudiados los costes, y son los que más, y además el problema está yendo en aumento año tras año por razones que, por falta de tiempo, no les voy a explicar, pero lo que sí les quiero decir es que este tema hay que abordarlo con urgencia. ¿Y cómo se tiene que abordar? Volvemos otra vez casi a lo mismo, dando información, dando herramientas, dando incentivos a las empresas para lograr una mayor cultura de prevención de los accidentes laborales de tráfico y, presidente, investigando, porque estamos descubriendo cosas que realmente son vitales para poder hacer una política preventiva.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 32

Por ejemplo, las mujeres en la ida al trabajo tienen una cantidad de accidentes y de una gravedad muy superior a las de los hombres, cosa que no ocurre en ningún ámbito de la accidentalidad. Una joven tiene tres veces más posibilidades de morir que una mujer. A los mismos kilómetros recorridos, les puedo asegurar, señorías, que una mujer en bicicleta tiene solo un tercio de los accidentes que un varón. Sin embargo, fíjense, a la ida al trabajo las mujeres tienen muchísimas más posibilidades de tener accidentes. Y esto hay que investigarlo, primero, para descubrirlo, y en segundo lugar, para ver hipótesis de trabajo que a lo mejor tienen que ver con que la mujer sale a hacer el trabajo con el tiempo muy justo, porque antes ha tenido que estar haciendo cosas que a lo mejor tenían que haberse distribuido con otros miembros de la familia. Eso es una hipótesis, señorías, pero no me equivoco. Seguro que no me equivoco. Lo más difícil para un investigador son las hipótesis, porque, claro, una investigación tiene que ir por un lado o por otro. Bueno, pues el tema de la accidentalidad laboral preocúpense por él, y más con el problema del comercio electrónico. La última milla para distribuir la mercancía es un problema de una gravedad extrema y, además, como hay problemas laborales, como ustedes saben perfectamente, la gente está dispuesta a trabajar a la distancia que sea, de manera que hay un porcentaje elevadísimo de españoles que se puede hacer setenta u ochenta kilómetros en coche al cabo del día, y o les orientamos y les ayudamos o realmente va a ser un problema de salud grave, independientemente de que sea secundario frente al accidente de tráfico, y un problema económico de una envergadura tremenda.

En sexto lugar está la educación y la formación. Lo voy a decir claro. La educación vial en España es la historia de un fracaso. Quizá sus señorías no sepan que la educación vial es obligatoria en España en los colegios desde el código del año 1934, el primer código de circulación que tuvimos. Luego —si sus señorías quieren, yo se lo paso— han venido un montón de leyes y la implantación de la educación vial nunca ha sido una realidad, y creo que ya es hora de actuar. Hay países como Suecia o incluso Estados Unidos que pueden llegar a tener en el ciclo escolar doscientas horas perfectamente de educación vial. Y si no educamos al niño desde pequeño, ¿recuerdan la frase aquella del gran pedagogo que decía: dadme los diez primeros años de vida del niño y podéis quedaros con los demás? Creo que es un poco exagerada, pero sí que es cierto que habría que tener muy en cuenta esto. A su vez, y dentro de las actuaciones preventivas, tiene especial relevancia, eficacia y reconocimiento social la formación de los conductores. La formación es la mejor estrategia para actuar sobre el factor humano. Ustedes se preguntarán: ¿Es importante actuar sobre el factor humano? Contundente. El factor humano está implicado entre el 70 % y el 90 % de los accidentes. Lo dicen los estudios, desde el antiguo Indiana Trails Level hasta el programa Réagir en Francia. Pero es que cuando uno pregunta a los conductores dónde está la causa del accidente hablan del factor humano. No quiero hablar en términos de que es culpable el ser humano, porque culpables a lo mejor somos todos nosotros por no haber formado. Sin embargo aprovecho este paréntesis para decirles que piensen ustedes en lo que hacemos con el factor humano frente a carreteras, vehículos y sanciones. Lo dicen los grandes investigadores: la importancia de la formación. Todos coinciden en que la formación es vital y lo recomienda la Directiva 2006/126 del Parlamento Europeo, y un documento que poca gente conoce que encargó la Unión Europea a un grupo de expertos de grandes universidades de 2017. Dicen que la formación es vital. El 86,6 % de los españoles encuestados abogan por una formación obligatoria, ahora hablaremos de esto, y también, fíjense ustedes qué tremendo lo que les voy a decir, el 95 % de los que van a recuperar puntos, presidente, nos dicen: ¿por qué no me enseñaron a mí esto antes y he tenido que infringir o casi matarme? A continuación dicen: háganlo ustedes obligatorio para el resto de los conductores.

Además, para que ustedes duerman esta noche un poco peor, el 85 % de 31 países de Europa tienen entre veinte y treinta horas de clases teóricas obligatorias y entre veinte y veinticinco horas de clases prácticas obligatorias, generalmente presenciales, reguladas y controladas desde la firma hasta la huella digital. España es una excepción. No tenemos formación obligatoria para obtener un permiso de conducir. Por cierto, que yo lo pregunté esto en una encuesta y el 83 % aproximadamente no se lo creía. ¿No es obligatoria? No, no lo es, que lo sepan ustedes. No. Ustedes dirán, ¿y cómo se forman? A mí me gustaría saberlo también. Otra cosa es que vayan voluntariamente a la autoescuela. Ese es otro tema.

Séptimo. Los centros de reconocimiento para el control de las capacidades psicofísicas de los conductores. España fue pionera en este tema. En los años veinte y treinta personajes como Emilio Mira iniciaron el sistema de exploración psicofísica de los conductores y el sistema en España, como saben ustedes, se consolidó con los centros de reconocimiento, aproximadamente hace cuarenta años. Desde entonces, desde hace cuarenta años, no hemos tocado prácticamente nada. ¿Qué hay que hacer? Pues miren ustedes, primero, para ser médico psicólogo de un centro de reconocimiento no se requiere ninguna

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 33

formación. Esto es sorprendente. Debería requerirse una formación para que hicieran lo mejor posible su labor y se convirtieran también en consejeros de aquellos a los que detectan algún problema. Hay que incrementar las inspecciones. Dice un refrán castellano que casa con dos puertas es difícil de guardar. El hecho de que los centros dependan de la DGT y de Sanidad hace que, sinceramente, no seamos cínicos, casi no existan inspecciones. Hay que exigir y controlar, señorías, que el aparataje esté homologado y calibrado, porque, evidentemente, si hay un aparato y no hay calibración de poco sirve. Y luego hay que remodelar el sistema de exploración que está sin cambios desde los años ochenta. Es curioso, señorías, nosotros inventamos el sistema y, sin embargo, nos lo han copiado, entre comillas, y lo han desarrollado países como Austria, Alemania o en Latinoamérica con una eficacia en la que nosotros nos hemos quedado atrasados.

Octavo. Supervisión y control de infracciones. En este tema también necesitamos mejoras, sobre todo en las ciudades, pero también en las carreteras. Señorías, tenemos 9100 guardias civiles de tráfico para 37 millones de vehículos y 150 000 kilómetros de carreteras, que saben ustedes que son unos 170 000, pero a la Guardia Civil le corresponderían unos 150 000. Absolutamente insuficientes. A nivel de radares mucha gente se queja de que en España hay muchos, en España hay un radar por cada 30 000 habitantes, cuando la media europea es uno por cada 6000. Ciudades como Londres tienen 400 radares, la mitad fijos, y es la mitad que en toda España. El riesgo percibido que hay en España de ser multado es uno de los más bajos de Europa. Esta es la antesala del accidente de tráfico. No creo que sea necesario que les diga que lo único que permite prever cuál va a ser el comportamiento de los demás cuando compartimos el espacio común con riesgo de nuestra vida es que todos guardemos la misma norma, como hacemos cuando jugamos al parchís, todos cumplimos la misma norma. Pues aquí evidentemente con más razón.

El señor **PRESIDENTE**: Perdóneme, señor Montoro.

Coincidirán sus señorías conmigo en que le quedan seis temas por tocar de los catorce que había dicho, y que merece mucho la pena terminar de escuchar al señor Montoro. Por tanto, le pido que sintetice un poco más, pero que lo haga en su totalidad, porque es muy interesante que podamos terminar de escuchar toda su exposición.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE DE HONOR DE LA FUNDACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL, FESVIAL** (Montoro González): Gracias, presidente.

Voy a intentar ser más sintético, pero entiendan, señorías, que estamos hablando de temas que implican muchas vidas de personas.

Infraestructuras. Actuaciones claras. Carreteras secundarias, 70% de los muertos. Las auditorías de seguridad vial son fundamentales. ¿Cómo vamos a hacer actuaciones preventivas si no hacemos auditorías y no sabemos dónde tenemos el problema? Por supuesto, mejora de firmes; esto es evidente. Tramos de concentración de accidentes e introducción de los sistemas inteligentes, sobre todo de señalización. Es una pena no tener tiempo, porque hemos investigado y hemos comprobado que las señales variables —paneles, etcétera— son muy respetadas, pero las señales fijas son menos respetadas. ¿Por qué? Porque el conductor sabe que la señal fija está ahí puesta todo el año, exactamente igual a como hacían los romanos, mientras que las otras son en tiempo real y, por tanto, lo que dicen es fetén. Y conservación de la señalización. Es una pena no tener tiempo de hablar de esto, pero las señales al menos deben cumplir cuatro principios. Primero, ser visibles, porque no todas se ven. Segundo, ser creíbles, porque una señal que no es creíble es la antesala de no respetar ninguna, y hay señales que no son creíbles porque no se puede ir a esa velocidad allí. Tercero, ser legibles y, por lo tanto, hay que poner determinados tipos de letras; siempre minúsculas y Helvética concentrada, que es la que más rápido se lee. Y, cuarto, ser inteligibles, porque no siempre las señales son inteligibles.

En relación con los vehículos, como no hay tiempo voy a ser muy sintético, y voy a señalar solamente un problema de todos los que hay: la vejez. La edad media de los coches en España es de trece años, una de las más elevadas y preocupantes de la Unión Europea. Ustedes preguntarán: ¿esto es importante? Pues, como decía Francis Picabia, los datos son los únicos clavos donde se pueden colgar las ideas. Los fallecidos y heridos graves se triplican en coches de entre quince y diecinueve años frente a los que tienen entre cero y cuatro. Así de claro: se triplican. A ello se añaden otras cosas, como mayor consumo, mayor contaminación y más gastos de mantenimiento. Por todo ello, señorías, yo les diría que es rentable

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 34

adoptar medidas fiscales y presupuestarias para renovar el parque. Es rentable. Independientemente de que es más humano por los accidentes, sería rentable teniendo en cuenta lo que les he dicho.

Luego, está el grave problema de los núcleos urbanos. El problema del accidente urbano es tremendo. Año tras año la siniestralidad está aumentando de una manera bastante incontrolada. Creo que hay que hacer un gran pacto de Estado sobre el tema de la seguridad en los municipios, que en mi opinión amenaza con ser un grave reto en el futuro. Además, les voy a decir una cosa. La gente aprende a conducir en las ciudades y allí, con las bicicletas y otros vehículos, se aprende a conducir mal con el tráfico. Eso es el germen del accidente, porque el accidente sucede un día, pero, al igual que el infarto, empieza mucho antes, y hay gente que aprende a tener accidentes en los núcleos urbanos.

En el punto doce —¡cómo no!—, estudios en seguridad vial. Sin investigación no hay conocimiento. Muchas actuaciones que he mencionado y otras que serían necesarias pasan por el conocimiento riguroso y por la investigación. Quiero que quede claro, señorías, que si no sabemos cuándo, si no sabemos dónde y si no sabemos por qué se producen los accidentes de tráfico es imposible controlarlos. Y pueden ustedes estar bastante intranquilos, porque hay muy pocas investigaciones sobre el tema en España. Hay pocas por falta de medios, porque hay grandes investigadores que publican —publicamos— en revistas de muy alto nivel internacionalmente. Cuando un investigador investiga y publica desde luego no quiere dinero para hacerse rico, porque lo primero que tiene que hacer un investigador —mi padre me lo decía, presidente— es voto de pobreza, entre otros.

Finalmente, propongo a la Comisión dos acciones valientes que yo creo que harían historia en la seguridad vial de España; luego, se las piensan sus señorías. Trece. Dada la transversalidad del tema que estamos tratando —¿por qué transversalidad? Seguridad vial, movilidad, accidentes como problema sanitario, vehículos, transportes, educación, industria, infraestructuras, policías, reglamentos—, deberíamos tener en España, como hay en muchos países y continentes de todo el mundo —en concreto, en dieciocho países de Europa—, una agencia u organismo que coordinara la complejidad y dispersión que hay en el tema en la actualidad y que, en mi opinión, dificulta gravemente una toma de decisiones coordinada y eficaz.

Y, catorce. Propongo también, presidente, que esta Comisión sea permanente legislativa por la importancia del tema, por su complejidad, por el impacto social que tiene la movilidad y la seguridad y, especialmente, por la urgencia de respuestas legislativas ágiles en un ámbito de cambios rápidos —léase patinete— y temas muy interconectados que decididamente no se pueden tratar por separado, sino en una Comisión de este tipo. Si me permiten, señorías —y ahora sí que acabo—, pondré un ejemplo muy próximo. La reforma legislativa que está preparando la DGT entiendo —pero no comprendo— que irá —y menciono la disonancia social— a la Comisión de Interior —¿no es así, presidente?— y no a esta Comisión, que sería la que correspondería por su naturaleza.

En fin, hay mucho más, pero no hay tiempo. Tampoco tenemos mucho tiempo para conseguir el objetivo del Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial, que es reducir los muertos en un 50%. Señorías, es un objetivo difícil, casi imposible, pero, como decía Hermann Hesse, para que pueda surgir lo posible es preciso intentar una y otra vez lo imposible. Espero que ese sea el lema con el que ustedes van a actuar y nosotros vamos a investigar.

Muchas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Montoro.

Después de la intervención de los grupos tendrá otros quince minutos para poder completar o ampliar esa extensa sabiduría que usted nos ha trasladado esta mañana. Tendrá ocasión también de hacerlo en otras comparecencias o con otros mecanismos, como las recientes jornadas que celebramos sobre formación vial. Como sabe, tenemos previstas en la Comisión otras jornadas en los próximos meses. Muchas gracias por sus palabras y por su capacidad de síntesis para explicar esos catorce puntos que nos ha expuesto.

A continuación, tiene la palabra, en primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Vasco (EAJPNV), la señora Gorospe. Cuando quiera. Muchas gracias.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias de nuevo.

Gracias por su intervención, profesor Montoro, y gracias por las explicaciones dadas. Voy a procurar ser breve y así le regalo algún minutito para que, si hace falta, nos explique con más detenimiento, si hace falta, a partir del noveno punto. Me surgen dudas y me gustaría que profundizara un poco en dos cuestiones a partir del noveno punto. La primera es que ha dicho que hay señales que no son creíbles. Me

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 35

gustaría que profundizara un poco sobre esto, señor Montoro, porque el compareciente anterior también se refería a que hay determinadas señales que incumple un altísimo porcentaje de personas, pero siguen ahí. ¿Por qué? Y la segunda cuestión es en relación con el punto once, ámbito urbano, donde también ha hecho usted esta afirmación sobre la que me gustaría que profundizara: hay gente que aprende a tener accidentes en el ámbito urbano. ¿Cómo se aprende a tener accidentes?

Gracias por las explicaciones dadas y por su muy interesante exposición. Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Cambronerero.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Gracias, presidente.

Buenas tardes, señor Montoro, bienvenido a esta Cámara. Gracias por su interesante exposición y, sobre todo, por hablar tan claro de lo que no funciona en la seguridad vial; es un placer escucharle.

Gracias también por hacerse eco de todo lo que es urgente abordar. Sabemos que el límite de tiempo impera y no puede profundizar todo lo que quisiera. También voy a ser muy breve para que pueda usted tener más tiempo. También nos congratula que haya hablado de los colectivos vulnerables, y decir a las claras que hemos fracasado también en la educación vial. Es que es así, es la realidad y hay que decirla sin paliativos.

Aunque la ignorancia de la ley no impide su cumplimiento, como dice el artículo 6 del Código Civil, es cierto que la ignorancia de la ley hace casi imposible su cumplimiento y, evidentemente, tenemos que trabajar mucho en la información al ciudadano, como usted también ha insistido. Coincido en la necesidad de aumentar los efectivos de la Guardia Civil, como usted ha dicho. La verdad es que es irrisoria la cifra de guardias civiles de tráfico, con todo lo que hay que regular y controlar, y evidentemente vamos a trabajar en iniciativas para ello; recogemos su guante.

Le confieso también que he visitado su web y he visto que tienen ustedes programas concretos muy interesantes, sobre todo una campaña de salud visual que me ha parecido muy interesante. Creo que vamos a comenzar una iniciativa también en ese sentido en esta Comisión, y otras muchas iniciativas que también tienen en formación, pero sobre todo me ha parecido muy interesante la de salud visual.

Solo le quiero plantear una pregunta, no le voy a quitar mucho tiempo, ¿cuál es la actitud de la Dirección General de Tráfico con respecto a su fundación? ¿Tienen ustedes contacto directo con ellos, con algún miembro de la Dirección General de Tráfico o, incluso, con el director general de Tráfico? Porque, creo que tienen ustedes muy buenas ideas; su diagnóstico es muy bueno y creo que podrían aplicarse directamente a través de ese organismo.

Quiero terminar con una cuestión que me afecta personalmente, en la que creo que, además, usted, por el tiempo, no ha podido entrar, pero simplemente para que me diga algo. Parece que se va a imponer el uso del *airbag* en los motoristas, el chaleco *airbag*. Igual que le he planteado al miembro del RACE, creo que es un sistema muy, muy efectivo para prevenir lesiones medulares y de otro tipo en los accidentes de motoristas, pero también es un medio muy caro, carísimo. A estas alturas muy pocos motoristas se lo pueden permitir. ¿Cree que el Gobierno debería facilitar la adquisición a través de subvenciones o ayudas para, así, conseguir hacerlo obligatorio y reducir las cifras de siniestralidad en motoristas? Simplemente era eso.

Muchísimas gracias y de nuevo le agradezco que nos hable usted tan claro.

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

Por el Grupo Republicano, tiene la palabra la señora Granollers.

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

Primero, quiero agradecer al señor Montoro todas sus explicaciones. Realmente tenía muy difícil el listón, porque sus antecesores comparecientes han hecho unas explicaciones bravísimas, pero, es que usted las ha superado, y además con nota. Nos ha dejado a todos muy atentos a sus explicaciones; lo ha hecho muy esquemático y muy bien, y creo que es muy necesario dar estas explicaciones.

También voy a ser muy breve. Le voy a hacer una pregunta, porque hay un grupo que últimamente me está pidiendo hacer las clases teóricas *online*, promocionar clases teóricas *online*, para sacarse el carné de conducir, y es una cosa que ya me preocupaba y, después de escuchar su intervención, todavía más, cuando tenemos muy claro casi todos los que estamos aquí, y los tres comparecientes, que la educación vial es un fracaso, porque si tú no quieres sacarte un carné de conducir no tienes educación vial, teniendo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 36

en cuenta que cada día estás compartiendo las calles con otros transeúntes y, por tanto, todos deberíamos tener educación vial. ¿Qué piensa usted de la formación *online* para las autoescuelas? ¿Cree que realmente una autoescuela puede ofrecer la misma calidad en una formación *online* que en clases presenciales? Con esto, también me refiero a la formación por puntos, como, por ejemplo, en Cataluña, que la formación es por puntos. Siempre hay comparecientes que explican accidentes u otros siniestros que les han pasado a ellos, y el presidente de la Federación de Autoescuelas encuentra que son indispensable estas comparecencias, ¿cree usted que si estas comparecencias se hacen *online* van a hacer el mismo efecto que si son presenciales?

Le vuelvo a felicitar por su intervención.

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

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Sánchez del Real.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Muchísimas gracias por su intervención.

Quería comentarle tres aspectos. Uno sí lo ha tratado, que es el de la última milla; el factor que sufren los repartidores, incluso los receptores de la información, el riesgo que tienen como viandantes gentes que están realizando su tarea profesional, el estrés que sufren, el riesgo que sufren, en muchos casos también fruto de la creatividad legislativa de los múltiples órganos autonómicos y municipales, que provocan que un repartidor tenga que saberse —como comentaba mi antecesor— no sé cuántas normas en un recorrido habitual en una provincia, porque cada municipio regula de forma distinta. Ese tema me preocupa; cómo la hiperlegislación puede estar impactando en la seguridad, que en este caso es muy específico.

Con respecto al tema del COVID, hicieron ustedes un informe muy interesante, que cubría la época del 15 de marzo al 6 de mayo. Nuestro grupo empezó a plantear algunas cuestiones que ustedes han reflejado ahí; las hemos visto reflejadas a *posteriori* en ideas que planteamos, en su momento, a través de esta Comisión, concretamente las condiciones de los profesionales. Le he citado ese estudio al anterior compareciente y es de ustedes el estudio, quería decírselo, porque realmente el COVID nos ha permitido saber lo que pasa en la ruta cuando cerramos cosas; la ausencia de servicios y cómo eso impacta. Es dramático que en su informe se recoge un aumento del 2,4 de fallecidos en cinco años por causa de las decisiones —y esto es responsabilidad nuestra, señores— gubernamentales de haber cerrado atención o servicio a los profesionales en ruta con motivo del COVID. La histeria legislativa lleva, a veces, a muertes adicionales que no deberían producirse, y nos deberíamos sumar todos a condenar o, por lo menos, a lamentar la muerte de profesionales de la ruta por decisiones como estas. Es un dato dramático, un 2,4.

Y eso mismo lo llevo no solo al conductor profesional, sino a la España vaciada. Yo soy diputado por Badajoz, y hay decisiones que se toman como cerrar gasolineras. Miren ustedes, desplazarse para ir al médico en una provincia —la mía es la más grande de España, y no lo digo porque me guste, sino porque, físicamente, es la más grande de España—, y cerrar gasolineras o limitar su apertura significa que la gente no puede desplazarse en movimientos esenciales, como es ir al médico. Es un estrés adicional, es una reducción de las oportunidades viarias, y yo le pediría —le lanzo el guante, que yo sé que usted trabaja también desde Valencia y tienen esa visibilidad de la zona norte de Castellón y similares—, por favor, que viera ese tema de la España, no la llamaría vaciada, sino vacía, con intención de que se vacíe, porque de verdad estas dificultades, que las hemos visto con motivo del COVID, pero que están ahí en el día a día, como la limitación de horarios de gasolineras afectan a la seguridad vial; porque uno toma la decisión de ir por una carretera secundaria para llegar a una gasolinera, desplazándose a lo mejor por un lugar de niebla, por una decisión que es —repito— administrativa y de la que somos todos responsables.

En el hilo final, agradezco al señor presidente estas comparecencias, específicamente la suya, pero también les digo a los investigadores: mándenlos la información. Nuestros *emails* son públicos; mándenlos ustedes todos esos informes. Le puedo asegurar —y no hablo solo por mi grupo— que todos los diputados de esta Cámara, de esta Comisión, leeremos con enorme intensidad todo aquello para lo que le hemos dado tan poco tiempo de desarrollo.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez del Real.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Gago.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 37

El señor **GAGO BUGARÍN**: Muy buenos días, compañeros de Comisión. Buenos días, señor Montoro.

En primer lugar, quiero agradecerle, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, la contribución suya, en particular, como presidente y como excelente presidente de una asociación sin ánimo de lucro, que está realizando una grandísima labor para prevenir y recoger todas las incidencias y estudios necesarios para solventar el grave problema que tenemos con la accidentalidad y la mortalidad en la circulación de nuestro país.

En primer lugar, quería trasladarle dos reflexiones en las que estamos de acuerdo. Entre las muchas cuestiones que usted dijo, quiero destacar dos. Lo primero que hemos propuesto también es que esta Comisión se convierta en legislativa y permanente y, por lo tanto, compartimos inquietud. Y, en segundo lugar, ante el aumento de usuarios de bicicleta, también quiero celebrar que usted considere trascendental y elemental la utilización obligatoria del casco. Creo que es una cuestión que hay que analizar y solventar cuanto antes, porque me llama mucho la atención ver en grandes ciudades compartir grandes vías importantes, avenidas, etcétera, turismos y usuarios de bicicletas por carriles intermedios. Cada vez que lo veo me preocupa y me alarma. Es muy interesante su reflexión sobre el estudio de la accidentalidad laboral. Personalmente no había reflexionado sobre esto.

Paso a hacerle las preguntas. La primera es si cree que todos los usuarios de las vías han de compartir las mismas responsabilidades y obligaciones —hablo de los usuarios de bicicletas y patinetes—, si es necesario que tengan una formación obligatoria de conocimiento de señales, etcétera. En segundo lugar, en relación con las motocicletas compartimos la reflexión del portavoz de Ciudadanos, el señor Cambrero, sobre la obligatoriedad de utilizar el *airbag*, incluso la de las dificultades económicas para el acceso al mismo, y si se han de estudiar o no ayudas por parte del Gobierno. Nos gustaría saber si considera que debería ser obligatoria la utilización del *airbag* en las motocicletas igual que los guantes, que es un debate que hemos tenido.

En relación con los usuarios jóvenes —también lo hemos compartido en alguna ocasión—, quisiera saber si cree que debemos volver a la etapa anterior —habló antes de marzo de 2011— en la que los conductores noveles tenían una limitación máxima de 80 kilómetros por hora. Esto lo digo porque hay una alta tasa de accidentalidad por exceso de velocidad entre los jóvenes que tienen uno o dos años de carné. Me gustaría saber si considera que podría ser una forma de reducir ese porcentaje.

En cuanto a la formación, quisiera que nos dijera si considera útil la celebración de al menos una jornada anual obligatoria de concienciación y de formación sobre seguridad vial en institutos públicos y colegios. Es verdad que cuando uno saca el carné de conducir, a partir de los dieciséis años un ciclomotor o a partir de los dieciocho años un vehículo de mayores dimensiones y cilindrada, tiene que demostrar unos conocimientos para aprobar el examen, pero también es verdad que a partir de esas edades se percibe que hay un uso importante como peatones, como ciclistas, etcétera, de las calles de las ciudades y entornos urbanos. Queremos preguntarle si piensa que es bueno introducir una formación obligatoria en colegios e institutos.

En relación con la conducción tutelada, nos gustaría saber si considera interesante la iniciativa de implementar la conducción tutelada mientras se obtiene el carné.

Termino con dos preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gago, concluya, por favor.

El señor **GAGO BUGARÍN**: Una pregunta es sobre un estudio reciente de la Fundación Ponle Freno y de Axa, cuyo ponente ha estado aquí anteriormente, que dice que el 33% de los encuestados considera que de seguir funcionando así en materia de seguridad vial dentro de un año estaremos peor de lo que estamos hoy, es decir, que en el año 2022 estaremos peor que en el año 2021, frente al 20% que considera que vamos a mejorar. Hay casi el doble de encuestados que piensan lo contrario. ¿Qué debemos hacer para cambiar esa opinión mayoritaria?

Última pregunta. En relación con el envejecimiento del parque automovilístico, efectivamente tenemos el parque más envejecido de Europa, 12,5 años. Un coche de quince años contamina nueve veces más que uno que tiene tres y, como usted ha dicho, triplica la accidentalidad. ¿Qué medidas piensa que hay que implementar en España? ¿Qué ayudas complementarias hay que dar? ¿Cómo cree usted que deberíamos abordar la renovación del parque automovilístico en España?

Siento la cantidad de preguntas, pero su exposición ha sido muy interesante.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 38

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

Para concluir este trámite, por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor López.

El señor **LÓPEZ CANO**: Gracias, señor presidente.

Buenas tardes. Voy a ser breve, porque hoy realmente lo que pretendemos los que estamos aquí es escucharle. Quiero darle las gracias por su intervención, porque lo que nos ha contado significa que detrás hay muchas investigaciones y mucho trabajo hecho. Hay que poner en valor que hoy haya venido usted aquí a ilustrarnos.

El motivo por el que estamos aquí es porque en los próximos diez años vamos a tener una nueva estrategia de seguridad vial. Estaba pensando que diez años son mucho tiempo, pero si miramos para atrás nos damos cuenta de cómo ha cambiado todo, porque hace diez años no podíamos imaginar que íbamos a ir todos en el coche con un móvil mirando wasap, porque no había wasap, y si existía se usaba muy poco. La responsabilidad de visionar —si me permite la expresión— a diez años es un poco complejo. Pero creo que usted ha hecho una aportación importante, que es el valor de la investigación y algo de la segmentación. Usted hoy ha segmentado factores de riesgo, modos de transporte de riesgo, dentro de esos modos ha segmentado cuáles son los que más riesgo tienen y en qué infraestructuras hay más riesgo. Esa investigación debe tener esa aplicación práctica. Por lo que he visto, en el patronato de Fesvial está la DGT, por tanto, doy por hecho que esa conexión existe.

Me ha llamado mucho la atención que apenas hayamos hablado de las infraestructuras. Siempre se hablaba mucho de eso y ya no hablamos de ellas. Usted ha mencionado algo importante, que ha sido el factor humano, el factor riesgo, peatones, ciclistas, conductores, etcétera. ¿Cree que hay que segmentar campañas? ¿Cómo podemos hacerlo? ¿Cómo podemos llegar a todas las personas? ¿Solo con educación vial? No sé si hablamos de educación vial dentro de la educación reglada, es decir, hasta los dieciocho años o hasta los veintitrés si incluye la universidad, o de la sensibilización y de la formación. No sé cómo podemos, a través de esa segmentación que usted hace, que me parece que da cierto valor a cómo poder trabajar en ella, influir para llegar a ese horizonte de cero accidentes a través de la segmentación vía investigación, vía campañas y vía las acciones que nos ha ido comentando.

Como tenemos poco tiempo, solo le he hecho estas preguntas, que son fáciles de hacer pero difíciles de contestar. **(Aplausos)**.

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

Concluidas las intervenciones de los grupos parlamentarios, volvemos a escuchar al señor Montoro para que concluya, en el tiempo que él quiera, esta comparecencia. Profesor Montoro, tiene usted tiempo hasta las cuatro de la tarde que llega el siguiente compareciente.

El señor **PRESIDENTE DE HONOR DE LA FUNDACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL, FESVIAL** (Montoro González): Supongo que tendrán ustedes un helicóptero, porque si me quedo mucho tiempo perderé el tren. Pero estoy dispuesto a perderlo, porque merece la pena.

En primer lugar, y de manera general —lo digo con toda sinceridad porque soy una persona libre, faltaría más—, quiero darles las gracias por la atención que han prestado. A mí esto me vale mucho y lo voy a comunicar, porque creo que no se conoce esta Cámara, y a lo mejor habría que aplicar la frase de Mafalda: Conocerme es quererme. Veo que han prestado mucha atención y que han hecho preguntas interesantes. Somos humanos y agradezco —porque es la única recompensa que tiene el investigador— las palabras que me han dedicado, entiendo, como símbolo de la investigación y como idea de que aquí en España nunca se va a hacer cierta aquella frase de Bertrand Russell cuando decía: Los científicos se afanan por hacer posible lo imposible y los políticos por hacer imposible lo posible. Estoy seguro de que aquí no se va a cumplir, y menos en esta Comisión. Yendo por partes, y no sin antes decir, señor presidente, que aquí hay preguntas que son de tesis doctoral —no tomen como una descortesía que no me extienda porque hay preguntas que son, si no de una tesis, sí de un master—, por ejemplo, la señora Gorospe, del Grupo Vasco, ha insistido en un tema muy bonito, que es el tema de la credibilidad de las señales. Yo creo que con el tema de la seguridad vial hemos cometido muchos errores, los investigadores quizá los que más. Uno de los errores graves que hemos cometido y que se pueden cometer —pecado que tiene enmienda— es que no hemos preguntado al receptor, es decir, al conductor, qué opina. El conductor puede opinar alocadamente o puede opinar cuerdamente, pero, al fin y al cabo, conocer su opinión es vital, porque tanto si la opinión es alocada como si es cuerda, nos interesa saberla. ¿Por qué digo esto? Porque yo hice una investigación sobre las señales, que pongo a su disposición si es que usted

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 39

no es dada a la depresión, porque si es dada la depresión no se la voy a pasar. Intuyo que no es dada la depresión y, por tanto, se la daré. ¿Por qué? Porque a mí se me ocurrió la idea de preguntar: ¿cómo ven los españoles —lo hice por comunidades, de manera que tengo datos del País Vasco— las señales, en general? Es decir, ¿las señales están bien puestas, están mal puestas, son visibles, son legibles, son creíbles, son inteligibles...? Le puedo decir que la información que obtuve fue de un valor incalculable. Luego me temo que, como con tantas investigaciones, no se ha hecho nada, pero realmente salían unos datos espectaculares. Algunas comunidades —no voy a decir cuáles— recibían un suspenso verdaderamente increíble, hasta el punto de que yo me fui a una en concreto a ver si era verdad y descubrí que, en cierto modo, era verdad.

Uno de los problemas que planteaban las señales era la credibilidad. ¿Por qué es importante la credibilidad en una señal, señorías? Se lo he dicho cuando he hablado de los paneles de mensajería variable. Se cumplen mucho más que las señales fijas. ¿Por qué? Porque una señal vertical u horizontal, una marca vial que está ahí todo el año y en la que ponga, por ejemplo, 'peligro nieve' en pleno verano, tiene una credibilidad relativa. No obstante, dentro de la credibilidad hay dos o tres elementos que influyen de manera muy importante. Por ejemplo, hay problemas de credibilidad en señales fijas, pero no tanto como en las señales puestas provisionalmente por obras. Ahí la credibilidad es peligrosamente baja. ¿Por qué? Porque, seguramente, quien pone la señal en la obra no ha sido formado para ponerla. ¿Qué pasa? Que no se le hace caso. Es esa señal, que muchas veces se pone porque no hay otra, de velocidad máxima a 20, cuando ahí se podría ir a 30, por ejemplo. Y en las fijas también hay ese problema. Yo diría que la señalización debería tener una auditoría brutal para conseguir la credibilidad, porque si la señal no es creíble, al final no se cumple.

Hay varias formas de que sea creíble. Primero, que se ajuste a la curva o al peligro real que hay, cosa que a veces no ocurre. Segundo, que es muy importante, para que la señal sea creíble y se cumpla, que se sepa poner. Me explico con un ejemplo para que vean sus señorías que esto es muy amplio. Si se pone primero la velocidad y luego el motivo, la señal no se va a cumplir. Es más lógico que se ponga primero el motivo y luego, por decirlo de alguna manera, la velocidad, porque si me aparece una señal de 60 sin más, me pregunto: ¿por qué? Yo tengo que poner un motivo, es decir, por qué estoy poniendo 60, si porque hay una curva o porque puede haber animales. Ahí queda muchísimo por hacer. Haciendo una investigación como la que yo hice se puede ver por zonas, por tramos y por tipos de carretera dónde está el problema de credibilidad de las señales. Me gusta que haya preguntado usted esto porque es vital. Si no creemos en la señal, luego no aceptaremos la multa, y en vez de conseguir el efecto que pretende la multa, se conseguirá un rechazo social a las normas de tráfico y un resentido social del tráfico que, al final, acabará no respetando las señales.

Esto es lo previo. La gente debería conocer más por qué se ponen esas velocidades. La gente no lo sabe. Se tienen dos desconocimientos, y esto es muy grave. Se tiene el desconocimiento —yo lo he estudiado— de la velocidad genérica de las vías, sobre todo de las vías convencionales, algo más de las autopistas y relativamente en la ciudad. Le puedo asegurar que mucha gente no sabe que, en la ciudad, 50 es una velocidad genérica. Y lo más grave —y este es el segundo desconocimiento— es que la gente no sabe por qué tiene que ir a esa velocidad, y si no se sabe por qué está puesta una norma, es la antesala de su incumplimiento. En tráfico tenemos una ventaja que no estamos aprovechando, y es que todas nuestras normas tienen una explicación. Convendrán conmigo ustedes, que están en la política, en que una norma fiscal o de otro tipo puede ser una convención u otra cosa, pero las normas de tráfico tienen todas una explicación. Es que ir a 120 supone 33 metros por segundo, y en el Hospital Ramón y Cajal se han hecho estudios por el doctor Sánchez, si mal no recuerdo, que dicen que a partir de 120 la posibilidad de muerte es casi total. Por eso es la velocidad genérica más extendida, salvo en el caso de Austria, de Francia y de Italia, en ciertas circunstancias, y en el caso de Alemania, con la velocidad libre. Por cierto, señorías, aprovecho para decirles que en las autopistas alemanas con velocidad libre la mortandad se multiplica por tres; así de claro.

Su señoría preguntaba sobre aprender a tener accidentes en las ciudades. ¿La gente aprende? Sí ¿Cómo aprende? Cuando hay padres y madres que van con el niño de la mano y se pasan el semáforo en rojo. Cuando hay padres y madres que habitualmente llevan al niño en bicicleta sin casco —yo lo veo en Valencia, ayer mismo lo vi, y yo no les riño, pero se lo hago saber— y no saben que un niño menor de dieciséis tiene que llevar casco. Cuando hay padres, y otros que no son padres, que son muchas veces los causantes porque se pasan el semáforo en rojo con la bicicleta, se meten en dirección prohibida, y ahí es donde se está incubando el accidente; el accidente se producirá más tarde. A mí me gusta la frase de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 40

que se aprende a tener accidentes, porque ustedes convendrán conmigo en que hay muchísimos comportamientos que, bien directamente, o bien de manera arbitraria, de manera observacional, los niños ven en las ciudades, porque es el primer territorio de entrenamiento o de contacto con el tráfico. Hay que tener un cuidado extraordinario. Yo soy muy claro. Me temo que esto para muchos políticos de muchas ciudades, a diferencia del Estado, está pasando a un segundo, tercer, cuarto o quinto plano, y es preocupante porque la accidentalidad en las ciudades está disparada y, en mi opinión, es donde se está incubando el virus del accidente posterior, porque sabemos que el que aprende con una bicicleta desde pequeño a no respetar la norma, luego, no la va a respetar cuando utiliza un vehículo de otro tipo.

No sé si su señoría quiere que me extienda en alguna cosa más. Le pido el estudio.

El señor **PRESIDENTE**: No le pregunte, porque puede decir que sí y no tenemos tiempo para más. No puede dedicar diez minutos para cada grupo, es imposible, porque las cuatro de la tarde se queda corto y el AVE lo pierde.

El señor **PRESIDENTE DE HONOR DE LA FUNDACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL, FESVIAL** (Montoro González): ¿Pero ella es vasca, no?

Señor Cambrero, de Ciudadanos, yo he tomado nota y espero poder contestar. Si no, me lo dice. ¿Fracaso de la educación vial? Antes decía la frase de Francis Picabia, ahora voy a decir una frase de Churchill: no me den razones, denme datos. Le voy a dar un dato de dónde está el fracaso de la educación vial. Cuando hemos preguntado a la gente dónde ha aprendido algo de seguridad vial —yo he hecho una encuesta; luego daré más datos de esto con relación a otra pregunta—, ¿saben ustedes cuál era el porcentaje de ciudadanos españoles relativamente jóvenes, si mal no recuerdo, de entre dieciocho y veintiséis años, que respondían a la pregunta que lo habían aprendido en el colegio? Solo un 12% —no llegaba— decía que habían aprendido alguna cosa, que les habían explicado algo en el colegio. Creo que el dato es absolutamente contundente en cuanto a que el colegio no está cumpliendo ni muchísimo menos con el tema de educar a los niños.

Sobre la ignorancia de la ley, esto que ha planteado su señoría me parece muy interesante. Yo creo que en España —ustedes lo sabrán mejor que yo—, por lo menos en el ámbito de tráfico, no tenemos malas leyes, pero ¿cuál es el problema? Para mí es un triple problema. Primero, se desconocen las leyes. De verdad, créanselo, señorías. Yo hice un examen a tres mil conductores con más de cinco años de carné de conducir —se lo haría a sus señorías— y suspendía el 96,5%. Si se desconoce la ley, difícilmente se va a cumplir. Pero lo más grave, como le decía a la señora Gorospe, es que no solo hay que conocer la ley; hay que conocer el porqué de la ley, porque, si no, no se va a cumplir, independientemente de otra cuestión, que es: ¿y lo que no está prohibido y es mortal? ¿Qué hacemos con eso? El otro día les ponía el ejemplo de la corbata. La corbata te puede lesionar —no digo ahorcar, pero sí lesionar— si no llevas bien el cinturón, y no hay ninguna prohibición sobre eso. Entonces, ¿qué pasa, que porque no esté prohibido ya no lo explicamos? El asiento central trasero evita el 75% de las muertes de los niños y no es obligatorio llevarlos ahí. Entonces, ¿qué pasa, que porque no es obligatorio no lo explicamos? Esto quiere decir que la ignorancia de la ley es desconocimiento y hay que saber por qué.

En cuanto a la campaña de salud visual, está su disposición. En España los investigadores hacemos cosas y en el primer estudio a nivel mundial hemos hecho dos cosas. Este estudio lo hemos hecho con Essilor, una de las mayores multinacionales de la visión. Hemos hecho una encuesta a los conductores para ver qué opinan sobre la salud visual y hemos revisado la vista a tres mil conductores en las gasolineras, dándoles un obsequio. Hemos mirado ametropía, agudeza visual, campimetría y deslumbramiento, y les puedo decir, señorías, que Dios existe. **(Risas)**. Es una prueba de la existencia de Dios, porque el 25% de los que exploramos tenían problemas. Había diferencias por edades, por sexo y por zona geográfica, pero, efectivamente, había muchos problemas de visión. Repito que el estudio está a su disposición.

Me preguntaban si tenemos contactos con la DGT. Sí, afortunadamente, tenemos contactos, y mucha relación. Intercambiamos información, les hacemos algunas investigaciones. Yo, como investigador, siempre me quedo con las ganas de que fueran más, aunque debo decir que no me puedo quejar. En relación con el airbag en motoristas, sí, el airbag es efectivo, aunque está en periodo de experimentación. Sobre si debería facilitarse por parte del Gobierno e imponerse, yo creo que sí, pero estamos hablando de unas normas que dependen mucho de la Unión Europea. Quiero hacerles una reflexión a sus señorías. Vuelvo a lo de antes, podemos poner airbags, podemos poner el sistema Lidar en los coches —un día hablaremos del coche inteligente, este que va a conducir solo, que yo he estudiado

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 41

y sobre el que he preguntado a la gente, y se sorprenderían de lo que opina—, pero tenemos unos estudios muy claros sobre cuáles son las causas de los accidentes de los motoristas: la edad, el momento, el tipo de moto y los años de carné de moto. Es que está muy claro y solo les doy un dato: el motero que coge la moto para ir al trabajo no tiene accidentes. Los accidentes se dan en estas circunstancias: fin de semana, moto superpotente —motos que no se pueden vender en Japón y que se venden aquí—, carretera secundaria, persona prácticamente sin experiencia y alto nivel económico. Sí, les podemos poner airbags, pero volvemos a lo mismo, normalmente es por un error humano o por algo relacionado con el factor humano. Yo entiendo que estaría muy bien y que debería primarse fiscalmente que las medidas de seguridad tuvieran poco coste, pero también es verdad que debemos empezar por lo previo, por formar bien al conductor e informarle. Porque podemos hacer unos hospitales fenomenales para cuando la gente beba agua en una acequia y pille el tífus llevarla a esos hospitales, pero, hombre, primero informemos sobre el agua de la acequia.

Señora Granollers, de verdad quiero darle las gracias. Usted ha dicho palabras de felicitación que a mí me sirven mucho. Cuando tenga —como tienen todos los investigadores— esa soledad tan grande de horas en la silla —saben ustedes que Ramón y Cajal decía que para ser un buen investigador no hay que tener la cabeza grande sino el culo gordo (**risas**), por las horas de silla que uno se tira investigando—, me acordaré de lo que usted me ha dicho y me animará.

El tema *online*. Aquí sí que, presidente, ha hecho una pregunta que...

El señor **PRESIDENTE**: Como usted tiene mucha capacidad de síntesis, haga uso de ella.

El señor **PRESIDENTE DE HONOR DE LA FUNDACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL, FESVIAL** (Montoro González): Yo el tema *online*, señoría, lo tengo claro. Sé que ha habido un dictamen de la Comisión de los Mercados y la Competencia, pero yo —que, como muchos investigadores, soy muy inútil— no entiendo qué tiene que decir la competencia sobre qué es más eficaz, si una cosa u otra. Yo entiendo que eso es un tema científico. Por esa regla de tres, no sé si van a hablar de la vacuna, pero lo respeto. Es una propuesta de la Dirección General de Tráfico, y creo que ellos entienden; está aprobada por unanimidad por el Consejo Superior de Tráfico, que lo forman ochenta y cinco entidades; está aprobada por el grupo de trabajo VI del Consejo Superior de Tráfico, sobre formación de conductores; contemplada en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020; y defendida por una proposición, que yo apoyo, del Partido Popular del 28 de septiembre de 2018. Aquí no se trata de enseñar conocimientos; se está confundiendo, señoría, formación e información con instrucción. Aquí tenemos que enseñar actitudes, valores, percepción de riesgos y que vayan víctimas de accidentes y se comenten videos. Eso es imposible, con todo el respeto, con una enseñanza que no sea presencial.

El grupo de expertos de la Unión Europea, que he comentado antes, en el año 2017 lo dice bien claro: habla de la presencialidad. Yo realicé un estudio —se dice que no hay estudios, pero los hay— con el profesor Talib Rothengatter, de la Universidad de Groningen, y descubrí que los que iban presencialmente tenían menos accidentes y más percepción del riesgo. También se puede acudir a otros autores: Näätänen y Summala, Fuller, Rumar, Shinar... La mayor autoescuela del mundo, la más perfecta —si tiene usted ocasión, visítela— es el STEC de Suzuka en Japón, presencial, radical. Más del 80 % de los países de Europa la tienen presencial y obligatoria, más del 80 %. Por cierto, España comparte la no obligatoriedad con dos países europeos de treinta y uno que yo analicé, por ejemplo, con Inglaterra. Pero es que Inglaterra tiene un examen, señoría —no es obligatorio que vayan a ningún sitio—, que le digo que muchos de nosotros no lo aprobaríamos. Usted sabe que el CAP es presencial, el ADR es presencial, el permiso A es presencial, los cursos de profesores son presenciales y el permiso por puntos es presencial. En la encuesta que he dicho que hicimos a seis mil personas del carné por puntos, nos decían: háganla como nosotros, presencial y obligatoria. La educación vial en todos los países del mundo se hace presencial y, además, solo se piden —a mí me parece poquísimo— ocho horas presenciales para trabajar actitudes y comportamientos. Sabe usted que hay un estudio del ministerio relacionado con el tema del COVID, en el que se dice: volvamos a la presencialidad, porque lo otro nos ha dado unos problemas enormes. Habría muchísimo más, pero creo que le he sintetizado que no hay motivo para que no sea presencial. Además, en Europa, como he dicho, hay un control brutal en el momento en que se hace el examen.

Voy ya rápido. Señor Sánchez del Real, de VOX, usted ha preguntado cosas de muchísimo interés. Le quiero facilitar, si no lo tiene, el estudio que hicimos sobre la accidentalidad de los profesionales en el COVID. Me vino la idea de hacer un estudio sobre los conductores profesionales durante el COVID y el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 42

dato me dejó perplejo: se multiplicaron los muertos por tres y la letalidad, es decir, la gravedad del accidente casi por dos. Lo investigamos utilizando el Driver Behaviour Questionnaire, que es nuestro y que adaptamos con una serie de preguntas. Señoría, reconocían que tomaban más café y otros productos, que estaban más estresados, que tenían sueño, que tomaban medicamentos, que descansaban mal, que tenían miedo de tener accidentes, que cometían más infracciones y más imprudencias. Todo esto viene a dar la razón a aquello que decía de que, al final, conducimos como vivimos. La pena es que esto no lo hayamos explicado, porque ha ocurrido lo mismo con el resto de la gente. Ha habido, como sabe usted, muchísimos más accidentes en relación con el porcentaje de movilidad, porque las carreteras estaban más vacías. Esto demuestra la importancia del factor humano, porque el coche era el mismo, la carretera era la misma o mejor, porque está vacía y, sin embargo, fíjese en los datos.

Respecto a la España vaciada, tiene usted razón. Yo le voy a dar solo un dato en el que nadie ha reparado: la posibilidad que tiene usted de morir si ha tenido un accidente de tráfico en las zonas más despobladas es inmensamente mayor por la atención a la víctima. Eso es verdaderamente preocupante. Luego, está la conservación de carreteras y demás. Sobre ese asunto, si tuviera tiempo —lo del dinero ya no importa—, haría un estudio. Sí le puedo decir que tengo datos. La posibilidad de muerte en caso de tener un accidente en la España vaciada, incluidos los accidentes de bicicleta, es muchísimo mayor, porque, además, coincide con el hecho de que la España vaciada tiene menos medios económicos y los vehículos son más viejos y, por lo tanto, la protección, la seguridad pasiva en caso de accidente, es mucho menor. ¿Mandarles información? La que quieran y del tema que quieran, por supuesto. Lo he dicho, la ciencia es patrimonio de todos.

Preguntas del diputado del Grupo Popular, del señor Gago. ¿Usuario de bicicleta, formación obligatoria? Ha metido usted el dedo en la llaga. Yo no sé si obligatoria o no, pero lo cierto es que algo habría que hacer. ¿Está su señoría? **(Un señor diputado: No, por motivos de agenda ha tenido que excusarse)**. Bueno, alguien se lo dirá. Hice una encuesta, que no se la voy a enseñar a sus señorías porque no hay tiempo, en la que pregunté a los ciclistas habituales: ¿Se puede llevar a un niño en la bicicleta? ¿Hasta qué edad? ¿Se puede ir por una autovía, sí o no? ¿Cuándo? En una autovía, ¿por dónde se tiene que ir? ¿A qué edad se puede ir por una autovía? ¿Se tiene que llevar timbre? ¿Se tiene que llevar luz? ¿Se tienen que llevar frenos? ¿En qué rueda, en la delantera o en la trasera? Y así sucesivamente. Señoría, otra prueba más de la existencia de Dios. Algo hay que hacer. Es verdad, por si no lo saben sus señorías, que el caso más paradigmático es Holanda, que sí que tiene un carné de ciclista y una obligación. El caso menos conocido es el de Israel, que también tiene la obligatoriedad de una especie de examen y/o formación, que ellos dicen que les da muy buenos resultados. También está el caso de Estonia, el caso de Polonia, el caso de Letonia y, a su vez, también indirectamente, el caso de Inglaterra. Luego, está el caso peculiar de Estados Unidos. Qué pena que no haya tiempo, porque en Estados Unidos obligan al que vende una bicicleta a dar un folleto donde vengan las normas que hay que cumplir; por cierto, son pocas normas, porque ni siquiera el tema de la bicicleta tiene un título en el Reglamento General de Circulación. Algo que habría que solucionar, porque —vuelvo al principio, señorías— tenemos miles de kilómetros de carril bici... El aeropuerto es fenomenal, no digamos el avión, las bicicletas son... ¿Y el piloto? Igualmente con los patinetes. Esto creo que queda claro.

Me ha preguntado por las motocicletas, el airbag obligatorio y otras cuestiones. Como ya he dicho, me parece bien, va a ser la Unión Europea quien lo va a decidir, pero insisto en la formación. ¿Limitaciones a los jóvenes? Mire, sí. Hay muchas razones. Por ejemplo, en el tema del alcohol hay que ponerles tasas más bajas, porque al joven, al tener menos troquelados los movimientos motrices —porque tiene poca experiencia—, el alcohol le afecta más, curiosamente. Al que tiene más experiencia en conducción y tiene los movimientos más incrustados en el cuerpo, le afecta menos. Y aquí quiero decir una cosa muy importante para que la tengan en cuenta sus señorías. ¡Ojalá lo pudiéramos hacer! En el primer año después de obtener el carné de conducir los jóvenes no tienen accidentes, es en el segundo y en el tercer año, fundamentalmente. ¿Por qué? Porque al tener mayor seguridad, asumen mayor nivel de riesgo. ¿Qué han hecho Austria y Alemania? Fíjense qué maravilla, cuando llevan dos o tres años de conducción les obligan a pasar por un curso, básicamente, de trabajo de actitudes, no trabajo de otra cosa. Y les está dando un resultado extraordinario para que no tengan accidentes de tráfico.

¿Formación obligatoria en los institutos? Pues, claro, sería ideal que hiciéramos lo del sistema francés. La conducción tutelada, sí, pero la conducción tutelada con muchas precauciones. Si en el examen que yo hacía suspendía el 96,5% de los conductores que llevaban cinco años con el carné de conducir, ¿cómo van a formar a alguien? En los países donde hay conducción tutelada se hace, generalmente, después de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 43

que se haya comprobado que la persona no tiene multas, no tiene antecedentes penales y que es una persona que tiene experiencia de conducción. Se les obliga en muchas ocasiones a pasar un curso en la autoescuela y, digamos, tienen una cotutoría con profesores de autoescuela, pero no cualquiera puede empezar. Generalmente, es para que hagan muchos kilómetros, pero eso sí, después de que el conductor haya pasado un curso en la autoescuela, teórico y práctico, porque si no, imagínese lo que podría ocurrir.

En cuanto a lo de Antena 3, que dentro de unos años estaremos peor en seguridad vial, no me atrevería a decir tanto, pero lo que sí le puedo decir a sus señorías y he advertido aquí de ello —y usted lo comentaba también— es que vamos muy deprisa, pero no en cuanto a velocidad, sino a que todos los acontecimientos van muy deprisa. En el comercio electrónico aparece el móvil y, sin embargo, a nivel legislativo y a nivel de investigación vamos muy despacio. Viene el coche autónomo, pero vamos muy despacio. Entonces, como el accidente se evita antes de que ocurra, vamos a intentar adelantarnos a lo que hay, y con esta Comisión seguro que se hará. ¿Ayudas para renovar el parque? Evidentemente. Sería rentable a muchos niveles, pero habría que estudiar muy bien cómo habría que hacerlas. Solo quiero dejar encima de la mesa un tema y con esto acabo, que es el tema del coche eléctrico, sobre el cual creo que debe haber mucha prudencia porque hay que prever muchas cosas: por ejemplo, cómo se van a reciclar las baterías, que es de lo más contaminante que puede haber. Ese va a ser un tema muy complejo, no vaya a ser que tengamos una solución buena para hoy y problemática para mañana.

El señor López, del Grupo Socialista, decía que en diez años todo ha cambiado, lo que viene a apoyar mi frase de que las sociedades conducen como viven. Hay que prestar mucha atención al futuro, la investigación como vía de solución y cómo podemos llegar a las personas. Han sido las cuestiones en las que usted ha insistido mucho. ¡Qué pena no tener tiempo! Pero sí quiero completarle un dato que he dado antes. Pregunté en una encuesta a los conductores dónde habían aprendido algo para no tener accidentes. El 80 % decía que en las autoescuelas; el 40 %, en los medios de comunicación —fíjense si son importantes, son muy importantes y debemos unirlos a nosotros, cosa a la que ellos están muy dispuestos—; solo el 20 % decía que en la Administración —yo creo que la Administración o las administraciones deberían potenciar más el tema—, y, como les he dicho antes, los que decían que en los colegios no llegaban ni al 12%. Y, a pesar de que, siendo la velocidad un factor de riesgo, acabara yo atropellado, ya no me he podido dar más prisa.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias. Yo creo que ha completado con sobresaliente la comparecencia y la contestación a las intervenciones de los portavoces. Es verdad que nos hemos extendido más de lo previsto, pero yo creo que merecía la pena, y estoy seguro de que habrá más oportunidades de seguir escuchándole a usted y de que usted pueda escucharnos a nosotros para enriquecernos mutuamente en un tema tan importante como la seguridad vial. Muchísimas gracias, señor Montoro, por su comparecencia y por su disponibilidad para comparecer hoy ante la Comisión.

Se suspende la sesión, que se reanudará a las cuatro de la tarde.

**Eran las dos y cuarenta minutos de la tarde.**

**Se reanuda la sesión a las cuatro y cinco minutos de la tarde.**

### — DEL SEÑOR ARITZETA GALÁN (DOCTOR EN PSICOLOGÍA DE LA UNIVERSIDAD DEL PAÍS VASCO, Y PROFESOR E INVESTIGADOR DE LA MISMA). (Número 219/000381).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar comienzo a la sesión de la tarde intentando cumplir el horario previsto para que al último compareciente no se le haga excesivamente tarde.

Comenzamos la sesión de la tarde con el profesor Aitor Arizeta, doctor en Psicología por la Universidad del País Vasco; impartió durante algunos años en esa Facultad la asignatura de Psicología de la Seguridad Vial, colabora desde el año 2017 con la Dirección de Tráfico del Gobierno vasco, entre otras muchas actividades y experiencias relacionadas con la seguridad vial.

Muchas gracias por su disponibilidad, señor Arizeta, por acompañarnos esta tarde. Cuando usted quiera, tiene la palabra.

El señor **ARITZETA GALÁN** (doctor en Psicología de la Universidad del País Vasco, y profesor e investigador de la misma): Muchas gracias, señor presidente. Gracias, señoras y señores diputados.

Voy a tratar de ceñirme al tiempo que se me ha asignado; espero que mi comparecencia no supere los veinticinco minutos, en los cuales trataré de sintetizar los últimos cuatro años de investigaciones que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 44

hemos llevado a cabo en el ámbito de la seguridad vial. Todas estas investigaciones han sido fomentadas y financiadas por el Gobierno vasco, por la Dirección de Tráfico, el Departamento de Seguridad, y están disponibles en la página web en su extensión, con todos los informes. Si tienen interés, [www.trafikoa.eus](http://www.trafikoa.eus).

En concreto, voy a hablarles de investigaciones que tocan temáticas relevantes como la seguridad vial en el ámbito de la juventud, que fue una investigación llevada a cabo en 2017, una investigación en el ámbito de la convivencia vial en 2018, un trabajo pionero e innovador en el ámbito de la identidad de género y la accidentalidad en 2019, y finalmente, en plena pandemia, un análisis sobre la seguridad vial en las personas mayores de 65 años que compartiré. Haré una breve síntesis de estas investigaciones como una selección de los resultados más relevantes y luego quedaré a disposición de las preguntas o dudas que puedan tener. **(Apoya su intervención en un PowerPoint).**

Voy a comenzar con el ámbito de la juventud y la seguridad vial, y brevemente quiero comentarles que, como sabrán ustedes, el primer motivo de fallecimiento de jóvenes varones entre 18 y 25 años son los accidentes de tráfico. También sabemos que de los diferentes rangos de edad, estas edades entre 18 y 25 años son los colectivos que más consumo de drogas y alcohol tienen y, por tanto, en ese contexto, teníamos el objetivo en esta investigación de diseñar estrategias de intervención eficaces que contribuyeran a disminuir los efectos negativos de las actitudes y las conductas arriesgadas en la población joven. Participaron en la investigación 621 jóvenes entre 16 y 25 años, la mitad mujeres —el 48%—, o sea, que era una muestra bastante bien equilibrada, y llevamos a cabo tres actuaciones: en primer lugar, hicimos un análisis cualitativo en grupos focales, entrevistas en profundidad con diez grupos focales de chicos y chicas, donde extrajimos información relevante para luego completar un cuestionario que pasamos masivamente a toda la muestra; y finalmente, haré una mención a la propuestas de mejora que se extrajeron de esta investigación. ¿Algunos resultados básicos que observamos en esta investigación? El 78% de los jóvenes acepta que no respeta intencionadamente los límites de velocidad, el 69% de ellos acepta y reconoce que tampoco respeta plenamente las normas de circulación, y el 67% admite usar el móvil mientras conduce. Son datos que no sé si nos sorprenden, pero sí resultan preocupantes. El 46,7% de los jóvenes indica que el sexo sí afecta a la conducción, siendo vistas ellas —las chicas— como más precavidas tanto por ellos como por ellas, y ellos como más arriesgados. Y el 46% de los chicos reconoce ser más influenciable que ellas —las chicas—, un 33 o 34%, y además indican que el tipo de influencia que viven es cualitativamente distinto. Es decir, ellos sienten una influencia por los pares más negativa que les impulsa a ser más arriesgados, tener más velocidad, competir más con los iguales, lo cual evidentemente incrementa el riesgo, y ellas, sin embargo, indican que la influencia de sus compañeras es más positiva, es decir, que las invita a ser más precavidas y a no conducir, por ejemplo, si consumen alcohol.

Después de revisar la literatura y después de observar las diferentes propuestas que se extrajeron de esta investigación, llevamos a cabo un conjunto de propuestas de mejora entre las cuales hemos seleccionado tres. La primera de ellas sería llevar a cabo una campaña publicitaria, tratando de dar valor al estilo de conducción precavido, es decir, un estilo de conducción más propio de las chicas conductoras, que son más seguras, más prudentes, más sosegadas y no influenciadas negativamente por sus pares, que la de los chicos, que es un estilo de conducción más temerario, más agresivo, más imprudente y negativamente influenciado por sus pares, es decir, utilizando mensajes tipo: Aprende de ellas, conduce seguro, mujeres al volante, vida constante.

Además, nos preguntábamos si el conocimiento sobre el mindfulness o mindful driving, que es una técnica de atención plena de conducción, podría ser interesante para reducir la accidentalidad en los jóvenes y en la población en general y, para ello, invitábamos a utilizar los paneles que se utilizan en la vía para emitir mensajes que hagan de la conducción una acción consciente y plena y hacerlo de forma cíclica, con duraciones no superiores a los dos meses porque ya sabemos que cuando los mensajes duran mucho tiempo a los paneles nadie les presta atención. Unos mensajes de tipo: ¿En qué estás pensando? En este momento conduce. ¿Dónde está tu cabeza? Ahora en la carretera.

Finalmente, siguiendo los principios del aprendizaje, que sabemos que son efectivos en el ámbito de la psicología, invitábamos a ajustar el sistema de puntos, complementando el castigo necesario en muchas ocasiones y el refuerzo negativo, la extracción, quitar los puntos, con un sistema de refuerzo positivo que fomenta el aprendizaje en la conducción, que pudiera contribuir a la autogestión y a la responsabilidad de los actos y consecuencias en la conducción si la conductora o el conductor, por ejemplo, fuera parado en un control y no fuera sancionado al menos en dos o más ocasiones, lo cual

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 45

generaría modelos de repetición o modelos de referencia para los jóvenes que son reforzados de manera positiva. Esto es una breve síntesis de la primera investigación que se llevó a cabo en el año 2017.

En el año 2018 llevamos a cabo una investigación en el ámbito de la convivencia vial. El contexto del año 2018, aquí en Madrid, evidentemente, ustedes van bastante por delante, pero empezábamos a notar de manera exponencial la proliferación de vehículos de movilidad personal, es decir, fundamentalmente de los patinetes eléctricos, y también éramos conscientes de que la conducta cívica y el comportamiento empático eran factores preventivos fundamentales dentro de la Estrategia zero vision comentada por la Comisión Europea para llegar al objetivo de cero accidentes; utópico en ocasiones, pero que no hay que perder de vista. Por lo tanto, el objetivo de esta investigación era conocer, comparar conductas y actitudes seguras e inseguras asociadas a la convivencia vial tanto dentro de cada grupo que participó en la investigación como entre grupos. En esta investigación participaron, como pueden observar, 772 ciclistas tanto de ciudad como de carretera, tanto en ciudad como entre ciudades y pueblos, peatones 755, conductoras y conductores 687 y usuarios de vehículos de movilidad personal 91 —patinetes fundamentalmente—, haciendo una suma total de colectivos de 2305. Se utilizaron un método de cuestionario y encuesta, extraídos de la revisión de la literatura, y cuestionarios estandarizados y *ex profeso* o *ad hoc*.

Algunos resultados básicos de esta investigación: Pueden observar ahí a peatones que indicaban que el uso del móvil mientras se caminaba era una conducta de riesgo elevada, que cruzaban la calzada mientras el semáforo estaba en rojo hasta porcentajes del 85%. Había conductores que mencionaban que se saltaban los límites de velocidad y utilizaban el móvil cuando conducían; el 50% de los ciclistas reconocían circular tres en paralelo y que se saltaban los semáforos en rojo; y en los usuarios de vehículos de movilidad personal se les acusaba la mayoría de las veces de adelantar a peatones por la acera generando situaciones de riesgo especialmente para las personas mayores.

Algunas conclusiones de esta investigación de convivencia vial indicaban que la convivencia vial todavía es una asignatura pendiente, que ni la percepción de uno mismo como peatón, ciclista, usuario o conductor ni la percepción de los demás colectivos estaba sustentada sobre conductas cívicas, y que la proliferación de los vehículos de movilidad personal hacía necesaria una sensibilización y homogenización de la normativa en aquella época que ahora ya se ha hecho asociada a su uso.

La población apostaba fundamentalmente por la sanción a conductores y a ciclistas, porque entendían que eran conocedores de la norma y la sensibilización y educación a peatones y usuarios de vehículos de movilidad personal. La convivencia vial, por lo tanto, se confirmaba, estaba asociada a comportamientos y valores empáticos y a la conciencia de interdependencia entre los diferentes colectivos que participan en la movilidad. Con todo ello, llevamos a cabo varias propuestas de mejora de las cuales he seleccionado dos que consideraba podían ser de su interés. Una de ellas estaba asociada a las estrategias de educación vial que ya se vienen realizando en colegios donde se trabaja la circulación, la sensibilización, el trabajo con las drogas de riesgo y la accidentabilidad, pero incluyendo un bloque adicional sobre convivencia vial, tanto desde la perspectiva de desarrollo de comportamiento empático y de conciencia e interdependencia —que son dos valores y actitudes que se desarrollan en el ámbito de la psicología, de la psicología social, y donde los colectivos de usuarios de vehículos de movilidad personal tengan una relevancia especial— como los peatones de avanzada edad pues, como sabemos, nuestra población está envejeciendo progresivamente.

Hacíamos una propuesta también: desarrollar una campaña de sensibilización dirigida especialmente a los usuarios de vehículos de movilidad personal donde se subrayaran cuestiones básicas de la normativa de uso de estos vehículos y de la convivencia vial. Esto en relación con las cuestiones básicas de la segunda de las investigaciones.

Pasamos a la tercera que se llevó a cabo en el año 2019 y que tiene un carácter bastante innovador en este ámbito, porque la mayoría de investigaciones llevadas a cabo normalmente se limitan a hacer comparaciones, desde un punto de vista de diferencias de sexo entre hombres y mujeres, y nosotros tratamos de ir un poquito más lejos. Permítanme ustedes hacerles una pequeña introducción al contexto. Desde el año 2002 sabemos de los diferentes informes publicados por la Organización Mundial de la Salud que los hombres, independientemente de la cultura, son más agresivos, competitivos, y violentos en la conducción y expresan la agresividad de forma mucho más directa, lo cual incrementa sus conductas de riesgo. El Instituto de Transport Research Center, prestigioso, indicó en el año 2006 en un informe que los hombres tenían una tasa de accidentes mayor que las mujeres en cualquier franja de edad, especialmente en la franja de la juventud. Ya en el año 2013 en un estudio se indicó que entre los 18 y 24

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 46

años los hombres provocaban hasta cinco veces más accidentes de tráfico que las mujeres, y que los hombres en general percibían menos riesgo asociado a la conducción. Similarmente en el año 2015 un informe publicado por el Gobierno vasco mostraba cómo el porcentaje de hombres involucrados en accidentes cuyas consecuencias eran heridas graves o resultados de muerte, era muchísimo mayor que el que mostraban las mujeres. Cordellieri y otros autores en 2016 indicaban que el modelo de identidad masculina estereotípica y la idea de virilidad estaban asociados a la práctica de conductas temerarias en la conducción de coches y motos que se tienden a normalizar, mientras que se tienden a desvalorizar o infravalorar las prácticas estereotípicamente femeninas. Y en el informe de Gazteziur, que nosotros publicamos en 2017, también se observaba, como mencionaba antes, que los chicos observan el coche o la moto como una extensión de su propia identidad asociada al orgullo, reconocimiento en la búsqueda de reconocimiento del otro, la autoaceptación, mientras que ellas lo viven más como una vía de autonomía o de libertad; y todo ello, evidentemente, puede tener consecuencias en los riesgos y en la probabilidad de accidentes.

Teniendo en cuenta este contexto, llevamos a cabo dos estudios. En un primer estudio teníamos el objetivo de identificar las representaciones sociales de género respecto a la seguridad vial y para ello utilizamos dos muestras y dos métodos de investigación. La primera muestra estuvo compuesta por 182 personas que participaron en un total de 32 grupos de debate con cuatro cohortes de edad, desde los 18 hasta los 71 años, si no recuerdo mal, y en la segunda muestra fue una investigación de encuesta masiva en la que participaron 1348 personas entre 18 y 73 años de edad.

Los resultados fundamentales de este estudio fueron los siguientes. En primer lugar, nos llamó la atención, y así lo subrayamos, que solamente aquellos hombres que tenían una identidad de género estereotípicamente masculina consideraban que las mujeres conducen peor que los hombres. Ni las mujeres estereotípicamente femeninas ni los hombres y mujeres con identidades de género andróginas hacían este reconocimiento. Los hombres y mujeres, por otro lado, con una identidad andrógina consideraban que las mujeres conducen mejor que los hombres porque muestran más atención, son más precavidas y respetan más las normas de circulación. A excepción de los hombres estereotípicamente masculinos, el resto de la sociedad tiende a observar a los hombres con un estilo de conducción más temerario y agresivo y para nuestra sorpresa y, la verdad, cierta decepción, observamos que se producía un nivel de sexismo bastante elevado y de machismo en las cohortes más jóvenes entre 18 y 25 años y también, aunque más progresivamente, más previsible en las cohortes de mayores de 50 años. Ser hombre, tener entre 18 y 25 años, una identidad de género estereotípicamente masculina incrementa en un 37,6 % la probabilidad de sufrir un accidente por haber consumido alcohol y drogas.

En el segundo estudio, dado los resultados observados en el primero, donde observábamos diferencias sexistas bastante importantes entre edades comprendidas entre los 18 y los 25 años, hicimos una selección de 20 jóvenes —chicos y chicas— con identidades estereotípicamente masculinas y femeninas. Teníamos el objetivo de diseñar, implementar y evaluar un programa de intervención dirigido a modificar esas representaciones sociales estereotipadas asociadas al sistema sexo-género respecto a hombres y mujeres hacia otras un poco más igualitarias y contraestereotipadas. El método de trabajo fue una autoobservación durante tres semanas de su comportamiento en base a una serie de comportamientos en la conducción. ¿Cuáles fueron los resultados que observamos después de tres semanas de autoobservación y de haber analizado sus comportamientos? Fueron los siguientes. Este programa de intervención tuvo éxito en la reducción de las representaciones sexistas y machistas, especialmente los hombres —chicos en este caso— estereotípicamente masculinos. Ante una creencia sexista —por ejemplo, cuando uno está a punto de entrar en una rotonda y observa que el coche que tiene delante duda en la incorporación, empieza a pensar que puede ser una mujer o piensa que es una persona muy mayor—, cuando la representación mental previa se contrasta con la realidad y se confirma si es así o no —uno puedo adelantar al vehículo y observar si la persona que ha dudado es una mujer—, esta representación se cuestiona y se modifica. Las conductas atribuidas a las mujeres, como la duda en la incorporación a una rotonda, hacer un ceda el paso con excesiva prudencia o la dificultad en la capacidad de aparcar, sufrieron en este programa un descenso muy significativo en la percepción por parte de los chicos estereotípicamente masculinos.

Con todo, nos animamos a hacer un conjunto de propuestas para reducir la accidentalidad desde una perspectiva de género, de las cuales he seleccionado tres. La primera de ellas estaría sustentada en hacer una propuesta de un modelo que hemos denominado de androginia vial, es decir, un modelo que trate de dotar de contenido teórico y práctico a una propuesta de comprensión del comportamiento

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 47

humano en el ámbito de la educación vial, por ejemplo, desde esta perspectiva de género con un doble objetivo: lograr una sociedad más igualitaria y más segura en el ámbito de la movilidad. En segundo lugar, hacíamos una propuesta basada en un modelo, que conocimos en Bélgica, y que tuvo efectos muy positivos en la reducción de la accidentalidad entre jóvenes. Se trata de desarrollar una obra de teatro que tenga dos puntos centrales o un contenido audiovisual, si ustedes lo desean. Un objetivo era reducir los accidentes que implican a los jóvenes, que normalmente tienen lugar durante las noches del fin de semana, y a su vez que tuviese un enfoque de género, entendiendo que dicha perspectiva explica una parte del comportamiento de riesgo en los jóvenes. Es decir, sería una obra multimedia con representaciones en directo o grabadas, audiovisuales, donde uno o dos actores profesionales cuentan la historia de un grupo de amigos que salen una noche de fin de semana y lo que comienza como un aspecto de diversión termina, como pueden imaginarse, en un drama. Finalmente, hacíamos la propuesta de desarrollar una campaña de sensibilización, donde la seguridad vial y de género fueran dos ejes centrales para que de alguna manera se pudiera subrayar la importancia de autoobservar las ideas sexistas y machistas que tenemos en muchas ocasiones, contrastarlas con la realidad y asociarlas con el incremento de conductas empáticas, prosociales y con la reducción de las conductas agresivas y de riesgo.

La última investigación —voy terminando poco a poco— giraba en torno al ámbito de la seguridad vial en personas mayores de 65 años, que, como indicaba previamente, se llevó a cabo en plena pandemia, con todas las dificultades que eso conllevó a la hora de hacer esta investigación. El contexto ya lo conocen. Eurostat sacó el año pasado un informe actualizado sobre la cantidad de personas que vivirían en Europa mayores de 65 años, en torno a 150 millones, lo cual supone el 30 % de la población europea. Sabemos, por tanto, que cada vez más personas mayores van a participar activamente en la movilidad y en la realidad del tráfico, lo cual va a suponer un aumento significativo, por pura probabilidad, del número de usuarios mayores que van a correr el riesgo de verse involucrados e involucradas en accidentes de tráfico. Si bien en este momento sabemos que en Europa 1 de cada 5 víctimas mortales de tráfico tiene 65 años o más; para el año 2050 se espera que 1 de cada 3 víctimas mortales sea una persona mayor, lo que va a representar un aumento del 13%. En este contexto desarrollamos dos investigaciones diferentes.

En el primer estudio, el objetivo que teníamos era identificar las percepciones de la población mayor de 65 años con respecto a la seguridad vial. Fueron 80 personas de entre 65 y 86 años de edad, con una media de 73,3 años, las que participaron en la investigación. Se les realizó una entrevista semiestructurada individual en profundidad que duraba aproximadamente una hora u hora y media, y después cumplimentaban un cuestionario Likert, una encuesta relacionada con dimensiones fundamentales del comportamiento en la seguridad vial. ¿Qué resultados observamos? Observamos que la población mayor de 65 años asocia fundamentalmente el acto de conducir a una mayor autonomía y a una mayor sensación de libertad. A mayor edad, las personas que conducen son conscientes del riesgo que suponen para la seguridad vial y a través de esta consciencia de riesgo tratan de prevenirlo descansando más, circulando por vías conocidas, teniendo más paciencia con otros usuarios y tratando de conducir sin prisas. Extrajimos dos perfiles de riesgo y un perfil de seguridad. En el perfil de riesgo, en función de los análisis realizados, aparecía una fotografía de hombre, residente en zona urbana, que tiene un turismo antiguo, de más de diez años, y con una menor salud vial. Es decir, tiende a tener mayor ingesta de medicamentos por una serie de problemáticas físicas y algunos problemas de visión, con cierta o escasa capacidad de regulación de sus reacciones agresivas, poco respeto por las normas de circulación, especialmente por la de velocidad, y tendente a utilizar dispositivos móviles al volante y en ocasiones a ingerir alcohol. En el perfil mayor de 65 años de seguridad, fundamentalmente, aparece de nuevo un perfil de mujer que reside en zonas rurales, que circula en trayectos cortos, conocidos, diurnos, con un turismo que tiene menos de diez años, con la ITV y las revisiones al día, con ciertas habilidades para manejar sus emociones en la carretera, tratando de conducir con cierto humor y calma, disfrutando del acto de conducir, con conciencia de la convivencia vial y que no utiliza dispositivos móviles ni consume drogas.

El segundo estudio, después de haber hecho este análisis más cualitativo en profundidad, buscaba evaluar y contrastar las actitudes de peatones, usuarios de transporte público y conductores y conductoras mayores de 75 años con respecto a la seguridad vial y, conociendo que estábamos en una situación pandémica, examinar el efecto que el contexto pandémico había tenido en tales actitudes. En total, fueron entrevistadas 618 personas con edades comprendidas entre los 65 y los 95 años, realizándose 7621 llamadas telefónicas para obtener esta muestra.

Resultados fundamentales. Por un lado, el consumo de alcohol y drogas y el exceso de velocidad en esta población son los dos motivos fundamentales por los que se considera que se producen los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 48

accidentes de tráfico. En relación con los peatones, no respetar los semáforos al cruzar o no cruzar por el paso de peatones son los dos motivos fundamentales que se dan en los accidentes de tales usuarios, de peatones. Y el 49,2% de la muestra indica que el despiste del usuario es el motivo fundamental por el que se producen los accidentes en el transporte público. En relación con el efecto de la pandemia en estos colectivos, se observaron resultados muy interesantes en los conductores. El contexto pandémico ha hecho que las personas que fundamentalmente residen en los pueblos —no tanto en las ciudades— empleen mucho más el vehículo privado, en torno al 23,6%, pero fundamentalmente han sido las mujeres, en torno al 30,4%, las que han utilizado más el vehículo privado. En relación con los peatones, el 45,3% sale menos a la calle, es decir, casi el 45% de la población ha tendido a quedarse más en casa que antes de la pandemia por el COVID-19, indicando que se sienten mucho más inseguras. Esa cantidad aumenta a medida que aumenta la edad y en mayor medida entre las mujeres. Finalmente, en cuanto a los usuarios del transporte público, el 44,4% menciona que emplean en menor medida el transporte público que antes de la pandemia por COVID-19, siendo este dato hasta el 50,3% en el caso de las mujeres y hasta el 34% en el caso de los hombres.

Para finalizar, voy a compartir con ustedes algunas de las propuestas que hicieron los usuarios de esta investigación en relación con las mejoras que se podrían realizar para ellos y ellas. Los conductores mayores de 65 años —esta es una selección porque hubo muchísimas más—, por ejemplo, hacían una mención a tratar de mejorar tecnológicamente los aspectos del vehículo, como automatizar el cambio de la visibilidad en el uso de las luces cortas y largas. Son aspectos que dependen un poco de su decisión y a veces tienen dificultades para hacerlo o se sienten mucho más afectados cuando un conductor o una conductora no reduce las luces. También mencionaron mejorar la señalización de las infraestructuras. Por ejemplo, si ustedes han viajado a Londres, estoy seguro de que recuerdan que los pasos de peatones están claramente señalizados. Aquí echan en falta esa señalización, porque a veces se encuentran con un peatón y no tienen la capacidad de reacción que tiene un joven. También creen necesario señalar con muchísima más antelación las obras que se están produciendo en la carretera. Hay que promover comportamientos de seguridad vial; hay que mejorar, por ejemplo, las habilidades de conducción de estas personas mayores de sesenta y cinco años y el uso de nuevas tecnologías que, como sabemos, en los vehículos más avanzados están implementando. En los usuarios del transporte público, nada nuevo bajo el cielo: mejorar el acceso a los autobuses desde la parada, conductores más amables, conducción más suave... Eso sí, hacían mención a la necesidad, yo creo que sociológica, de incluir más asientos para personas mayores a medida que la población va envejeciendo, así como mejorar la comodidad de los mismos. Y para los peatones, mejorar las aceras, hacerlas más anchas y antideslizantes, reducir las barreras arquitectónicas, más bancos, más zonas de descanso cubiertas, etcétera.

Como digo, todos estos resultados de las investigaciones que se han llevado a cabo durante estos cuatro años están publicados en la página web [www.trafico.es](http://www.trafico.es). Yo me he permitido hacer un resumen rápido de los resultados más interesantes. Quedo ahora a su disposición para cualquier pregunta o duda por aclarar.

Muchas gracias.

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

Vamos a pasar al turno de los grupos parlamentarios y, a continuación, podrá usted intervenir de nuevo para ampliar algún tema o responder a las cuestiones que planteen los distintos grupos.

En primer lugar, tiene la palabra, por el Grupo Vasco, la señora Gorospe.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias, presidente. Buenas tardes a todos. *Eskerrik asko*, Aritzeta *jauna*. **(Inicia su intervención en euskera)**. Es un placer poder escucharle y que comparta con nosotros en esta Comisión de Seguridad Vial los estudios que han realizado y las conclusiones y las propuestas que de los mismos se derivan.

Desde el Grupo Vasco compartimos absolutamente ese objetivo doble de que tenemos que trabajar desde el ámbito de las políticas públicas y, por supuesto, desde el ámbito de las políticas de seguridad vial para conseguir una sociedad más igualitaria y más segura desde un punto de vista de movilidad vial. Por tanto, nos parece determinante que se analice cómo impacta y cómo es necesario plantear actuaciones y políticas viales con enfoque de género, con una perspectiva de género, porque tal vez pueda haber quien piense que no afecta en absoluto a la seguridad vial ese comportamiento humano al que usted se refería. Esta mañana hemos tenido a otros comparecientes, y uno de ellos decía que la seguridad vial no es solo una cuestión de infraestructuras, de tecnología o de coches, sino que es una

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 49

cuestión fundamentalmente de personas. Por eso para nosotros es muy importante que usted, que es doctor en Psicología, nos dé esa perspectiva. Él se refería a ustedes como mecánicos de personas, porque es fundamental conocer el comportamiento humano y todos los condicionantes que puedan ser determinantes.

Nos parecen también muy interesante los estudios que están haciendo sobre el resto de los colectivos vulnerables, sobre la juventud y sobre el reto de la sociedad europea, una sociedad absolutamente envejecida, que, desde luego, tiene que ir analizando cuáles son esas características que van a condicionar las actuaciones que se deben implementar indudablemente para incrementar la seguridad vial.

Está claro que esos sesgos sexistas, eso es que usted mencionaba como chicos estereotípicamente masculinos, son un riesgo en general y son un riesgo para ellos mismos, por lo que hay que actuar sobre ese tipo de conducta y ese tipo de valores individuales y colectivos que se promueven para ir cortándolos, porque, si no, indudablemente suponen un riesgo. Voy a poner en diálogo su intervención con la del profesor Montoro, que ha intervenido justo antes que usted. Usted dice que las mujeres son mucho más precavidas, más sensatas, más prudentes, y esto incide favorablemente en la seguridad vial, porque tienen muchos menos accidentes. El profesor Montoro nos daba otro dato, porque él partía de otra hipótesis, pero la conclusión de ambos es terrorífica. Él decía que las mujeres tienen más posibilidades de tener un accidente a la hora de ir hacia el trabajo y volver, *in itinere*, como accidente laboral. Fíjese que la conclusión es que personas más precavidas, más sensatas y más prudentes, por problemas de conciliación de la vida laboral y familiar terminan poniendo en riesgo su vida por este problema. Comparto con usted la reflexión, porque escuchándole a usted y escuchándole a él, de ser cierta esa hipótesis, el resultado es como para que todas las administraciones tomen cartas en el asunto e intervengan para dar una solución.

Para terminar, compartimos la reflexión que usted hace de que se debe intervenir más con refuerzos positivos y con actitudes empáticas y rechazando actitudes agresivas. *Eskerrik asko. (Finaliza su intervención en euskera).*

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

A continuación, en nombre del Grupo Ciudadanos, tiene la palabra el señor Cambroner.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Gracias, presidente. Buenas tardes, señor Aritzeta. Bienvenido al Congreso.

Usted ha expuesto unas investigaciones muy interesantes que ha hecho, lo que pasa es que a nosotros siempre nos gusta vincular esas investigaciones a posibles soluciones, lo que también ha hecho en este caso, pero que nos gustaría que desarrollara un poquito más. Nosotros, en cada comparecencia —al menos esa es mi actitud—, queremos llevarnos alguna idea para presentar iniciativas en esta Comisión, por lo que le voy a hacer algunas preguntas, muy pocas. Voy a ser muy breve para no quitarle tiempo y para que pueda explayarse un poquito más en las respuestas.

¿Qué medidas concretas cree usted que deberíamos proponer para reducir esas terribles estadísticas, esas terribles cifras que nos ha dado en cuanto a la vulneración de normas de tráfico en jóvenes y también, por ejemplo, del uso del móvil? Las conocíamos, pero no nos dejan de sorprender, porque la siniestralidad está totalmente vinculada a ello.

¿Cree que deberíamos realizar campañas informativas segregadas por sexos para evitar la siniestralidad en cada uno de ellos? De los estudios que nos ha mostrado parece que se desprende algo así y me gustaría que incidiera un poquito en si cree que podría ser efectiva esta medida.

También coincidí con usted en poner el foco en la educación vial y en el establecimiento de campañas de sensibilización, porque se ha demostrado que unas y otras son muy efectivas, pero también me gustaría dejar una idea, una idea que lanzo a las administraciones, y es que todas las administraciones deberían vincularse en las soluciones; evidentemente, en el análisis, que lo tenemos que hacer, pero también en las soluciones, porque muchas veces nos encontramos en esta Cámara y en esta Comisión debatiendo sobre estériles polémicas competenciales. Por eso me gustaría vincular la actividad de todas las administraciones a las soluciones y no solo a la detección del problema.

Sin más, le agradezco su exposición y nos ponemos también a su disposición. Muchas gracias.

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

Por el Grupo Republicano, tiene la palabra la señora Granollers.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 50

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

En primer lugar, quiero agradecer al señor Aritzeta sus explicaciones. Estamos completamente de acuerdo con todo lo expuesto. Estamos tan de acuerdo que incluso es preocupante ver cómo en una Comisión tan importante como esta casi siempre somos dos mujeres las que podemos aportar temas. Tendríamos que feminizar mucho más la política; seguramente entonces se tomarían decisiones más importantes para todo el tejido de la sociedad. Por tanto, no podemos estar más de acuerdo.

Asimismo, coincidimos en que nos hace falta mucha educación y pedagogía ya desde pequeños, es decir, tenemos que educar desde pequeños en la igualdad, en que no hacen falta estos estereotipos, como el que has comentado de que el vehículo es la prolongación en los varones o en los hombres. ¿No se podría solucionar esto con una educación inclusiva desde el primer día en la infancia?

Respecto de las personas mayores, entiendo que conforme pasan los años, cuando nosotros cumplamos sesenta y cinco años no será lo mismo, porque tendremos una experiencia en conducción muy diferente de la que han tenido los mayores que tenemos ahora. Me imagino que nosotros, al tener más experiencia, romperemos esa estadística, ya que nos haremos mayores y tendremos menos reflejos, pero habremos tenido una vida diferente o con más experiencia en conducción y quizás no se note tanto esta diferencia, por lo menos a partir de los sesenta y cinco años. Supongo que también se retrasará más. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Granollers.  
Por el Grupo VOX, el señor Gestoso.

El señor **GESTOSO DE MIGUEL**: Simplemente, a raíz de los comentarios que ha hecho sobre los estudios y las estadísticas, quiero preguntarle si, aparte de en la educación vial, por las diferencias que hay —me ha parecido entender—, tanto positivas como negativas, en cuanto a la conducción de hombres y mujeres, usted cree que debería hacerse una regulación específica para uno u otro caso, es decir, si también habría que hacer —como se está haciendo en tantas otras cosas— una cierta distinción entre sexos a la hora de legislar esto, pregunto. Me ha quedado claro el planteamiento del problema y he visto un poco las soluciones que ha aportado, pero quizás ha faltado un poco de concreción. Si usted ha hecho algún estudio al respecto —porque no me cabe duda de que lo que ha dado aquí son unas pinceladas de las conclusiones que saca—, seguramente tendrá más datos.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gestoso.  
Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Gracias, señor presidente. Buenas tardes, señorías.

Señor compareciente, muchas gracias por su comparecencia, que ha sido muy interesante. Usted, como psicólogo, tiene un campo apasionante en lo que se denomina la seguridad del tránsito, en la cual, evidentemente, como bien conoce usted, intervienen tres factores: la calle, la persona y el vehículo. Por fin hemos introducido a profesionales del factor humano esta tarde y en la mañana de hoy también. Usted tiene gran responsabilidad, porque sus estudios son los que analizan el comportamiento humano en su globalidad. Nos ha expuesto los resultados de sus cuatro trabajos, unos resultados, la verdad, en algunos casos sorprendentes, pero muy bien fundamentados utilizando las técnicas del mundo de la psicología.

Me ha impresionado su currículum de 124 páginas, y eso que era del año 2019, y también me ha impresionado —y lo valoro mucho— que los destinatarios de su formación siempre le valoren con una nota muy alta. Espero que nosotros lo podamos hacer también, una vez que termine su comparecencia, evidentemente.

Yo ahora voy a bajar de la teoría a la práctica y, si me permite, le voy a hacer una serie de preguntas que creo que nos pueden interesar a todos. Reproduzco la de la compañera del PNV en orden a esos accidentes que experimenta la mujer *in itinere* con respecto al hombre, asociándolos con lo que usted nos ha expuesto como resultado de sus informes o estudios.

Le voy a preguntar como si fuera usted no un docente o un investigador, sino un profesional de la psicología. En nombre del Grupo Parlamentario Popular, le pregunto si usted considera que a los psicólogos se les da suficiente participación en los planes de estrategia vial. Si no fuera así, ¿qué pedirían ustedes más?, ¿en qué campos tendrían que trabajar más o cómo?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 51

Reducción de la edad legal de obtención del permiso de conducir de dieciocho a dieciséis años. ¿Cómo nos lo puede explicar asociándolo a las implicaciones que usted nos ha dicho de la distinta identidad de género o reacciones masculinas y reacciones femeninas, etcétera? No me ponga usted edad, pero ¿cuándo deberíamos dejar de conducir por edad? Por enfermedades, evidentemente, pero en este supuesto más bien por edad.

¿Usted cree que existe un distinto perfil emocional para conducir un vehículo de cuatro ruedas que una moto o un vehículo de movilidad personal? ¿Considera usted, desde el punto de vista psicológico y emocional, que tienen más éxito las campañas de lucha contra la siniestralidad vial que son más agresivas, más duras y con escenas más crudas que las que son más *lights* o suaves? Dentro de ese mismo plano psicológico y emocional, ¿es importante para la reeducación de los jóvenes o de los adultos que no cumplen las normas tener conversaciones o charlas con víctimas de tráfico? ¿Considera usted que, en general, el sistema público de salud atiende suficientemente a las víctimas una vez que han tenido el accidente?

Por último, esta mañana ha planteado un compareciente un tema que me ha parecido muy interesante, en el sentido de que parece ser que los psicólogos que están en los centros de reconocimiento médico no tienen ningún tipo de formación especial. Me gustaría que usted abundara en el tema. También nos ha dicho que no hay inspecciones de los centros de reconocimiento por parte de las comunidades autónomas y que los aparatajes que hay allí no están homologados. Por último, lo que sí me ha preocupado, evidentemente, es que también nos ha contado que no se produce un método distinto de revisión o de chequeo de las características psicotécnicas de los aspirantes a la licencia desde prácticamente la década de los ochenta.

Termino, señor presidente, agradeciéndole esa generosidad que tiene usted con el tiempo y dando las gracias al señor Aritzeta por su brillante intervención.

Muchas gracias.

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

Para concluir este trámite, tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Senderos.

El señor **SENDEROS ORAÁ**: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes a todos y a todas.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, agradezco al señor Aritzeta su exposición, una exposición muy interesante que ha incluido nuevos conceptos como la investigación en la seguridad vial y la perspectiva de género. También quiero felicitarle por su proyecto Emovial, para conocer el impacto de la inteligencia emocional en los accidentes, teniendo en cuenta la importancia del factor humano en los accidentes de tráfico entre los jóvenes. Mi grupo quiere aprovechar para reconocer la gran labor que realizan los colectivos de psicólogos en apoyo a las víctimas y familiares de accidentes de tráfico.

La estrategia española de seguridad vial 2021-2030 nace con el objetivo de reducir en un 50 % el número de fallecidos y de heridos graves para todos los países de la Unión Europea. Esta futura estrategia será uno de los principales medios para conseguirlo. A nuestro grupo le preocupa especialmente el colectivo de vulnerables —peatones, ciclistas y motoristas—, ya que supone el 48 % del total de fallecidos y la tendencia sigue en aumento. Por tanto, creemos que a esta estrategia le corresponde proteger a los más débiles y, en ellos, ha de concentrar los mayores esfuerzos.

Por todo ello, señor Aritzeta, le voy a realizar las siguientes preguntas: ¿Cómo cree usted que se puede mejorar la estrategia para reducir los accidentes? ¿Qué puntos cree usted más importantes y más relevantes en los que se debe incidir para reducir los accidentes? ¿Cómo se puede mejorar el apoyo a los familiares de los fallecidos por accidente de tráfico y qué medidas se pueden aplicar para ello?

Muchas gracias.

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

Hemos ido muy bien de tiempo, así que tiene quince o veinte minutos sin ningún problema, señor Aritzeta. Cuando usted quiera.

El señor **ARITZETA GALÁN** (doctor en Psicología de la Universidad del País Vasco y profesor e investigador de la misma): Muchísimas gracias por todas las consideraciones, observaciones y preguntas, que trataré de responder de la manera más clara y concisa posible.

En primer lugar, me dirijo a la señora Gorospe. Ha hecho mención a una cuestión que me parece sumamente relevante. Es cierto lo que mencionaba, que son las mujeres las que tienen una mayor

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 52

probabilidad de sufrir un accidente *in itinere*. Un factor que menciona tiene que ver con la dificultad de conciliación, pero hay otro factor de riesgo que no me ha dado tiempo a desarrollar, pero que está dentro del modelo de androginia vial que mencioné antes, y es que ellas, a diferencia de ellos, revisan menos el vehículo, es decir, tienen una menor tendencia a hacer una revisión del estado de los neumáticos, lo cual incide de una manera muy importante en los accidentes de tráfico —especialmente en las zonas donde llueve más—, y a la hora de hacer un chequeo habitual, casi el 90 % de ellas reconoce que no observa cuál es el estado general del vehículo antes de utilizarlo; en el mismo caso, el porcentaje se reduce hasta un 42 % cuando hablamos de los hombres. Creo que a la hora de hacer una intervención en este sentido hay que tener en cuenta que también hay una serie de factores de riesgo que pueden incrementar la probabilidad de accidentes *in itinere*, porque sabemos que cuando uno se desplaza de su casa al trabajo después de haber dejado al niño en la guardería o en el colegio tiene mucho estrés, tiene mucha prisa, y a la vuelta exactamente lo mismo, y que estas son las tareas que suelen caer en la mochila de ellas. Es una cuestión que habría que examinar de una manera más global. Considero que la perspectiva de género nos podría dar una información mucho más exhaustiva. Utilizaré este argumento para luego responder a otras cuestiones que se han mencionado.

Lo mismo digo en el caso de ellos. Normalmente los hombres tenemos una mayor percepción de invulnerabilidad por el sistema social que nos educa o tenemos un contexto de amigos en el que intentamos ser los mejores —el *primus inter pares*, el tratar de ser el mejor entre iguales, que también se lleva a cabo en el ámbito de la conducción—, que son comportamientos de riesgo, pero también hay otro tipo de comportamientos de riesgo como la ingesta de drogas u otros que suelen aparecer de manera mucho más clara en ellos. Siempre digo lo mismo, si usted tiene un hijo varón entre dieciséis y veinticinco años, con una entidad de género estereotípicamente masculina, que necesita ser reconocido por los iguales y no tiene una visión igualitaria de la sociedad y no tiene conciencia de cómo ese comportamiento le puede afectar, debe tener cierta preocupación, porque puede estar en riesgo de sufrir un accidente de tráfico. Esta cuestión hay que examinarla de una manera más amplia y este modelo de androginia emocional que planteaba desde la visión de género en la seguridad vial también puede dar respuesta a lo que se mencionaba finalmente por parte del señor Senderos, en cuanto a cómo reducir los accidentes de tráfico. Evidentemente, hay que hacer una aproximación multidisciplinar y multimétodo. No hay una única aproximación para reducir los accidentes de tráfico porque dentro del factor humano hay multitud de factores que están actuando de forma simultánea.

Con relación a las consideraciones que me hacía el señor Cambroner, hacía referencia a cuáles pueden ser las medidas para reducir el uso del móvil. Es un tema muy sangrante. Prácticamente el 75 o el 78 % de la población, de manera honesta, cuando se tienen en cuenta los sesgos sociales, reconoce utilizar el móvil mientras conduce o en el proceso de desplazamiento cuando ven que están en una recta, cuando ven que no hay sistemas de control. Por lo tanto, reconocen tener esta actitud. Desde un punto de vista de comportamiento humano, todos ustedes, si son conductores, saben de sobra que en el proceso de aprendizaje de conducir se produce el siguiente patrón: la conducción requiere de toda nuestra atención cuando estamos aprendiendo, pero cuando se automatiza se convierte en un acto casi aburrido. Uno necesita desplazarse en el vehículo, sabe cómo hacerlo y, entonces, no utiliza recursos atencionales. Al no utilizar recursos atencionales, necesita distraerse o estar en otras cuestiones, y es un acto voluntario. Cuanto más se repite, cuanto más se habitúa ese comportamiento, más se incrementa la posibilidad de despistarse, porque ya se automatizan todos los recursos y tu cerebro necesita ocuparse de alguna manera, porque, si no, te aburres, dicho entrecomillas. ¿Cómo reducir el uso del móvil? En este sentido, todo el conocimiento que se ha adquirido en el desarrollo de la atención plena del comportamiento de riesgo es algo muy importante. En los procesos de aprendizaje que conocemos en el ámbito de la psicología podemos utilizar los paneles de la vía, podemos utilizar la modificación de la información que se encuentra en la vía. Recuerdo que en el año 2003, por lo menos en el País Vasco, hubo una huelga enorme de gruistas. Los arcones de nuestras autopistas y autovías se llenaron de coches accidentados. La tasa de reducción de accidentes ese año fue enorme. ¿Por qué? Porque la percepción del conductor sobre las consecuencias de un despiste estaba evidenciada en la carretera y eso incrementaba la atención. La observación de cómo ese accidente podía concluir, incrementaba la atención. Hay que dar información sobre el número de fallecidos, dar información sobre las consecuencias de estos accidentes. En Noruega, en ciertos lugares, hay señalizaciones específicas donde a un conductor se le recuerda cuál puede ser la consecuencia de despistarse. Si tú no haces esto, lo que haces es que la conducción se

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 53

convierta en un comportamiento automatizado y, por lo tanto, haya despistes y, por lo tanto, haya accidentes. Esta podría ser una manera interesante de reducir los accidentes.

También me ha preguntado —y aprovecho para responder al señor Gestoso— si haría algún tipo de formación o de intervención segregada por sexos. No, por Dios, es justo lo contrario. No sé si no me he explicado bien, pero no es segregar, es integrar a través de la conciencia de las diferencias, es decir, a través de dar importancia a lo que hacemos mal. Nos estamos todo el rato esforzando en ver diferencias en lo aparentemente similar, cuando es justo al revés, hay que encontrar las similitudes en lo aparentemente distinto. Y lo que tratamos de hacer con este planteamiento es, entendiendo que existen diferencias en la percepción de cada uno y en el comportamiento, tratar de integrar esos comportamientos en una sociedad igualitaria. Creo que usted es tan consciente como yo de lo que estoy indicando.

En relación con las administraciones públicas, que ha mencionado el señor Cambroner, qué decirle. Claro, cuanto más se unan los esfuerzos, mayor impacto se tendrá. No hacemos ningún favor cuando hacemos intervenciones en diferentes administraciones de manera diferenciada.

La señora Granollers me hacía una mención a la educación inclusiva, en concreto, si la educación inclusiva en los ámbitos de intervención de educación vial podría ser efectiva. Sí. Yo siempre digo lo mismo, los niños son reflejo de los mayores, como nosotros hemos sido reflejo de nuestros mayores. Desgraciadamente, todavía los niños en los patios de los colegios siguen jugando de forma segregada, ellos siguen jugando al fútbol y ellas están por otro lado. Si bien intervenir en el ámbito de la igualdad en la educación me parece algo fundamental y transversal, seguramente en las escuelas de padres y madres hay que hacer todavía mucho más trabajo que el que se hace con ellos.

El señor Mateu me ha hecho muchísimas preguntas. No sé si tendré capacidad de responder a todas ellas, pero trataré de dar respuesta a algunas. Ha preguntado si estoy de acuerdo con la reducción de la edad de conducir de los dieciocho a los dieciséis años. La investigación que hemos llevado a cabo con jóvenes entre dieciséis y dieciocho años que no tienen carné de coche, pero sí conducen motos, nos invita a dar una respuesta negativa en este sentido, porque, desgraciadamente, vivimos en una sociedad en la que estos jóvenes están muy influenciados porque tenemos unos valores un poquito más colectivistas. Estados Unidos es una cultura mucho más individualista, donde el comportamiento y la responsabilidad individual es un valor fundamental que se adquiere desde muy temprana edad, igual que pasa en los países anglosajones. Aquí nuestros hijos e hijas —ustedes dirán; el mío tiene todavía trece años— no sé a qué edad comienzan a desarrollar una percepción de adultos y de responsabilidad personal sobre su comportamiento. En este sentido, yo no estaría de acuerdo en reducir la edad de conducir a los dieciséis años sobre la base de las investigaciones y los resultados que he visto en los valores de comportamiento de la juventud, porque a esas edades tienen comportamientos en el uso de su motocicleta de alto riesgo y realmente preocupantes.

No me ha dado tiempo a apuntar todo.

El señor **PRESIDENTE**: Un segundo.

Señor Mateu, recuérdeme rápidamente sus preguntas.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Sí, señor presidente.

La primera pregunta está relacionada con si ustedes consideraban que se les daba suficiente participación en las estrategias de seguridad vial y, si no fuera así, qué más requerirían. La segunda pregunta ya la ha contestado. Y la tercera pregunta es la de los límites de edad para la continuidad de la licencia de conducir.

El señor **ARITZETA GALÁN** (doctor en Psicología de la Universidad del País Vasco, y profesor e investigador de la misma): Si tenemos en cuenta que el factor humano, el comportamiento humano es el responsable de en torno al 90 o 92% de los accidentes que ocurren en la vía, pienso que los psicólogos y psicólogas podríamos aportar información y modelos de comportamiento humano que nos podrían ayudar a prevenir esta accidentalidad. En ese sentido, hay muchísima investigación que examina —supongo que el señor Montoro ayer lo mencionaría— cómo los indicadores de atención y de percepción se modifican según avanza la edad, según uno conduce solo o está acompañado o influenciado por los demás, según ingiere o no algunas sustancias psicotrópicas o alcohol. Desde la psicología, nosotros creemos que podemos aportar multitud de informaciones y modelos de comportamiento humano que pueden ayudar a reducir la accidentalidad. En ese sentido, creo que podríamos hacer una aportación interesante sobre la integración de la tecnología. Hace unos años hicimos una conferencia sobre cómo los nuevos sistemas de conducción

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 54

automatizados, autónomos o semiautónomos tienen que interactuar con el comportamiento humano. En ese sentido, podríamos hacer aportaciones muy interesantes.

En esta última investigación, hicimos una pregunta a los mayores de 65 años —no la he traído aquí porque hay mucha información— sobre si consideraban que debían utilizar una pegatina en el vehículo; como saben ustedes, una M. El 70 % de los conductores habituales lo rechazaban, es decir, decían que no porque eran conscientes de que su comportamiento en la vía era precavido y eran conscientes de sus propias limitaciones. ¿Cuál es el límite? Creo que eso enlaza con lo que usted mencionaba previamente, que es que tenemos un sistema de actualización para las habilidades de conducción en sistemas médicos que son muy anacrónicos, que no se han actualizado desde hace muchísimo tiempo y, diría más, que no están adaptados a los diferentes tipos de edad, cuando las habilidades que muestra cada colectivo deberían exigir que estos test médicos se adaptaran a sus capacidades y sus habilidades. Considero que estos test médicos son los que deberían establecer los puntos de corte a partir de los cuales se incapacitaría a una persona para conducir. No creo que establecer una edad biológica previamente sea una estrategia adecuada para ello. Si me he dejado alguna cosa, luego lo podríamos comentar.

Finalmente, el señor Senderos hablaba de qué tipo de estrategia se podría utilizar para reducir la accidentalidad. Si volvemos a decir que el comportamiento humano, el factor humano es el responsable de la mayoría de los accidentes, una de las maneras de modificar el comportamiento humano es a través de los valores y las actitudes. Ustedes saben de sobra que cuando los valores de una persona se modifican, sus actitudes se modifican ante esos valores, su comportamiento cambia. Es muy difícil que un comportamiento de riesgo se modifique si previamente sus actitudes y sus valores no se han cambiado. Por tanto, la manera más efectiva de modificar actitudes y comportamientos de riesgo en la conducción es modificar los valores culturales establecidos en una sociedad, y esos valores culturales se modifican también, evidentemente, haciendo consciente a la sociedad sobre cuál es su representación, su idea de la conducción; haciendo conscientes, por ejemplo, a los jóvenes que su idea de conducción está muy relacionada con desarrollar comportamientos de riesgo, con comportamientos que ponen en riesgo a sí mismos y a los demás usuarios de la vía; y haciendo conscientes también a esos colectivos de riesgo que son sumamente vulnerables, como los motoristas y las motoristas, de que utilizan la moto en muchas ocasiones como una vía de escape de sus propias emociones y que no son conscientes de que su chasis es su cuerpo. Es decir, haciendo consciente a la sociedad de que, a través de su idea de lo que significa la conducción y el desplazamiento, puede desarrollar comportamientos más seguros o comportamientos de riesgo, y ayudándoles a observar su propia conducta.

Considero que la atención que se ofrece a los familiares de las víctimas es una atención absolutamente necesaria porque sabemos de sobra que no solamente las personas que han sufrido los accidentes tienen que superar procesos de estrés postraumático muy graves, que suponen también una modificación de las pautas de relación interfamiliares. En ese sentido, creo que las administraciones públicas tienen que continuar velando por estos colectivos que se encuentran en muchas ocasiones en situaciones realmente dramáticas.

No sé si he sido capaz de responder a todas las cuestiones. Si no, quedo a su disposición.  
Gracias.

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

La verdad es que ha sido usted el primer compareciente que ha acabado en tiempo tanto en su primera intervención como en esta segunda, de la que le quedaban todavía cuarenta y tres segundos. Muchísimas gracias por su disponibilidad, por estar con nosotros. Seguramente, seguiremos en contacto.  
Muchas gracias y buenas tardes.

Vamos a despedir al señor Aritzeta y recibimos en unos minutos al siguiente compareciente. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR MORENO LÓPEZ (EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL). (Número de expediente 219/000382).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, si les parece, vamos a comenzar la comparecencia que nos toca ahora, que es la de don Emiliano Moreno. Es doctor en Ciencias Químicas por la Universidad Complutense de Madrid; ha sido el director de la cátedra de Seguridad Vial de la Universidad de Alcalá, desde donde ha coordinado trabajos de investigación en diferentes campos de la seguridad vial; autor de numerosos artículos; ponente en congresos nacionales e internacionales y autor de publicaciones diversas. Preside

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 55

desde 1990 el Comité Europeo de Normalización, encargado de redactar la normativa técnica sobre equipamiento vial. Actualmente es profesor de la Universidad de Alcalá.

Muchas gracias, don Emiliano. Tiene usted la palabra cuando quiera.

El señor **MORENO LÓPEZ** (experto en seguridad vial): Buenas tardes, presidente, señorías. Voy a leer por premura de tiempo la ponencia, pero luego, por supuesto, cualquier pregunta que tengan estaré encantado de contestarla.

En primer lugar, es para mí un privilegio poder intervenir en esta Comisión para exponerles un punto de vista estrictamente académico acerca de los principios que estimamos que deben fundamentar la elaboración de una estrategia de seguridad vial acorde con esos objetivos trazados y acordados a nivel internacional. Hablamos de 50% de reducción en el número de fallecidos y lesionados graves en 2030 y visión cero en el 2050. En esta exposición de marcado carácter teórico, aunque sea epidérmicamente, les quiero exponer algunos asuntos que para mí resultan críticos con el fin de que esta estrategia no se convierta en una oportunidad perdida. Y luego les explicaré por qué. Voy a seguir una estructura en cuatro capítulos y quiero ya desde ahora resaltar como punto de partida el eje central de esta ponencia y es que para alcanzar el éxito estratégico, que es en el fondo lo que se persigue con cualquier estrategia, además de una buena definición y una correcta implementación, resulta imprescindible disponer de una estructura de gobierno adecuada que gestione eficaz y de forma holística el sistema de seguridad vial que se pretende implementar. Y esto es muy importante.

El primer bloque es el marco conceptual, que resulta clave para saber las líneas estratégicas. Si ustedes cogen las estrategias que ya se han publicado, incluso la extinta, estamos hablando de que no hay una línea estratégica clara, porque se confunden conceptos. Yo hablo desde el punto de vista académico, no entro a criticar ni a valorar, luego si tienen alguna pregunta lo haré. Es muy importante porque si tú no entiendes el marco conceptual no puedes definir las líneas estratégicas, que son las rutas que nos van a llevar al éxito, esos factores, esas áreas donde hay que ser excelente durante la estrategia. La primera son esos factores que conforman el marco conceptual. El primero es la exposición al riesgo; el segundo, la tasa de accidentes; el tercero, el volumen de tráfico, y el cuarto, la gravedad de las lesiones. Teniendo en cuenta esto, sería susceptible de identificar cuatro líneas estratégicas. La primera, reducir la exposición al riesgo. ¿Cómo? Limitando los desplazamientos, es decir, el número de personas/kilómetro que está en una determinada red. La segunda podría ser cambiar la modalidad de transporte hacia modos más seguros, más sostenibles. Y otra línea podría ser rebajar la tasa de accidentes. Aquí es muy importante porque se trataría de actuar preventivamente sobre los factores de riesgo de los accidentes. Y, por último, reducir la gravedad de las lesiones.

Ya les anticipo que los factores concurrentes o los factores de riesgo que inciden sobre la tasa de accidentes son exactamente los mismos que inciden sobre la gravedad de las lesiones; actuando sobre ellos, actuaríamos sobre ella. Por lo tanto, la primera decisión que tiene que tomarse a la hora de plantear una estrategia es cuáles son las líneas que queremos seguir, cuál es esa hoja de ruta que nos quiere llevar al éxito de forma clara. Y dentro de esas cuatro opciones yo me atrevo a proponerles disminuir la tasa de accidentes y mitigar la gravedad de las lesiones. Todo ello es perfectamente compatible con el sistema seguro.

El segundo bloque que les quiero comentar es el proceso de planificación estratégica. Para que una estrategia triunfe es importante el liderazgo. No es que sea importante, es una condición necesaria. Cuando hablamos de un problema que podríamos catalogar de Estado —y no lo digo yo, lo dice un dictamen del Senado hecho en 1999, en el que ya se hablaba por primera vez de esto—, resulta que la única forma de conseguir que esta estrategia triunfe, sería desde el liderazgo político al más alto nivel, y cuando digo al más alto nivel, hablamos de Presidencia de Gobierno. A partir de aquí, el siguiente paso sería ya elegir los miembros de la comisión, y esto es muy importante. ¿Por qué? Porque estamos hablando de que lo que no hay es una disciplina, de que estamos hablando de algo multidisciplinar, complejo, que requiere visiones de muchos puntos, pero requiere que los miembros de esa comisión no vayan a defender sus intereses. Es decir, que la parte de infraestructuras no defienda su parcela o la parte de educación la suya, sino que todos apunten hacia una visión compartida, superadora de las individuales. Porque esa es la única forma de construir sinergias, que en el fondo significa hacer más con menos, en vez de que apunte cada una hacia un lado.

En este sentido, aparte de la definición de esa comisión de expertos que redactase la estrategia —que me consta que ya hay—, el siguiente punto es definir la visión, es decir, la estrella polar que debe guiar el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 56

éxito. Vuelvo a insistir en que la clave de definir esa visión es fundamental. ¿Por qué? Porque, si no, no hay sinergia, y si no hay sinergia entre todos —vuelvo a decir— se pierde fuerza. Es como una tubería que tiene fugas y por ahí se va toda la estrategia. En este sentido, si tenemos en cuenta que durante este decenio se van a consolidar modelos de movilidad basados en la sostenibilidad, la universalidad, la salud y la seguridad, lo primero que hay que hacer es establecer un orden de priorización, porque no es posible que se haga todo a la vez; es necesario priorizar y eso tiene que hacerse en base a nuestra realidad, y de ahí plantear la visión. Por ello yo personalmente les plantearía como propuesta que esa visión dijera: implementar de manera efectiva en España un modelo de movilidad seguro y sostenible. Parece de Perogrullo, pero no es un objetivo. Si ustedes cogen la estrategia que acaba de finalizar, no tiene visión, confunde visión con objetivo. Una cosa es que el resultado de llegar a la visión nos haga bajar las cifras de muertos, las cifras de lesionados graves, y otra cosa es que yo defina esa estrella polar a través de la cual quiero llegar al éxito.

El siguiente punto, una vez he definido la visión, es cómo llego ahí. Por eso son esas dos líneas estratégicas que les he propuesto. Para llegar a implementar de manera efectiva un modelo de movilidad seguro y sostenible, voy a trabajar, por un lado, disminuyendo la tasa de accidentes y, por otro lado, mitigando la gravedad de las lesiones. Aquí llegaríamos al siguiente paso para finalizar el proceso de planificación, que sería definir los objetivos, pero yo no puedo definir los objetivos sin un cuadro de mando, sin unas viabilidades o perspectivas. Toda estrategia, y más esta, que es una estrategia multidisciplinar, tiene que ser viable desde todas las perspectivas del cuadro de mandos. Si falla una, falla todo. Lo primero que tengo que definir son las perspectivas, unas perspectivas que tienen que estar alineadas con las distintas indicaciones e iniciativas que nos da el sistema de gobierno del sistema seguro. Hay que alinear las dos definiendo esas perspectivas, algo que, si ustedes se fijan, no se ve en ninguna de las estrategias publicadas.

Yo les propongo cinco perspectivas: una primera de gestión, que se correspondería con la iniciativa de gestión institucional del sistema seguro; una perspectiva de usuarios y perspectiva técnica, que son dos, que se correspondería con el capítulo de intervenciones dentro del sistema seguro; la perspectiva de impactos, que se correspondería con el apartado de resultados, y la perspectiva de auditoría y comunicación, que se correspondería con los apartados correspondientes de la iniciativa de gestión institucional del modelo de sistema seguro. La perspectiva de usuarios y perspectiva técnica conformaría la cadena de valor de la estrategia y las de gestión, auditoría y comunicación la cadena de control. En la cadena de valor estamos hablando de agentes facilitadores, inductores de los resultados. Por tanto, ahí es donde estarían todas esas iniciativas que nos van a provocar los resultados. Esos resultados son los objetivos que hemos planteado para cada viabilidad. Por tanto, lo que tenemos que definir son objetivos en cada viabilidad y las iniciativas que hiciesen que esos objetivos llegasen a buen término.

A partir de ahí, eso lo visualizaríamos en un cuadro de mando —y aquí hay otro error conceptual en las estrategias, al menos las que yo he revisado—, y es que las métricas no hacen referencia a los objetivos, sino a las iniciativas. Es decir, nunca, en ningún proyecto, las métricas hacen referencia a los medios, sino a los objetivos. Por tanto, una métrica, es decir, un indicador de resultados que no se relacione con el objetivo, no me está dando idea de si mi estrategia se está ejecutando bien o mal. ¿Qué significa eso? Que yo no puedo reportar acerca del resultado de la estrategia. Eso significa que no favorezco el aprendizaje estratégico y puedo modificar e ir afinando la estrategia según corresponda.

El siguiente bloque serían las iniciativas de seguridad vial. Yo aquí no voy a hacer una lista de iniciativas porque me imagino que las personas y algunos compañeros de universidad que pasen por aquí les darán iniciativas de todo tipo. Yo quiero hablar desde el punto de vista conceptual y técnico. Una de las cosas que caracteriza la administración de nuestra época es lo que podríamos denominar administración fáctica, es decir, reaccionamos frente a los hechos. ¿Qué significa esto en seguridad vial? Que ante un problema lo analizamos desde el punto de vista del hecho y proponemos una solución, que es estrictamente tratar el síntoma del problema y nunca la causa. Eso nos condena a no hacer análisis reflexivos de las causas de los accidentes y sobre todo generativos. Los reflexivos implicarían que analizásemos las conductas, los patrones de conducta, y estudiásemos cómo evolucionan esos patrones de conducta en un futuro cercano para anticiparnos a los posibles problemas.

Pero eso no es suficiente, hay que ir un poco más en profundidad, hay que ir a una reflexión, a un análisis generativo. Es decir, tenemos que saber qué inductores de los patrones de conducta tenemos que trabajar para desarrollar una conducta. Esto significa que esa conducta sea una conducta —y valga la redundancia— tranquila, que evite o que se anticipe a los accidentes. En este sentido, si tuviéramos que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 57

hacerlo desde la perspectiva, desde la línea estratégica que les proponía de disminuir la tasa de accidentes, y aplicásemos este concepto a las iniciativas, ya entraríamos en el carácter técnico. Desde una perspectiva fáctica, valdría la vigilancia de tráfico, pero una vigilancia preventiva. Eso es muy importante, que sea preventiva. Pero esta vigilancia, además, debe hacerse sobre factores determinantes de los accidentes, y para ello es importante tratar la información desde la perspectiva del *big data*. Aquí no se hace. Si ustedes cogen los análisis, son muy superficiales. ¿Por qué? Porque no se tienen en cuenta las duplicidades, no se tiene en cuenta que los fenómenos son complejos y multivariados. Por tanto, a veces, cuando se dice que tal medida impacta un 20% o un 30%, se está ignorando, por un lado, lo que se llama la regresión a la media y, por otro lado, que a lo mejor estoy duplicando el efecto porque ese factor determinante es múltiple, no viene causado por un efecto aislado. Esta es la perspectiva fáctica.

Por otro lado, desde el punto de vista reflexivo, ¿cómo identifico los patrones de conducta y actúo para anticiparme a cómo pueden evolucionar los patrones de conducta? A través, por ejemplo, de la formación para el permiso de conducir, pero no solamente en la formación inicial, sino también en la formación continua a lo largo de toda la vida, porque ustedes saben el peso que tienen los accidentes de tráfico en los accidentes laborales en su modalidad de accidentes *in itinere*. Es un ejemplo de necesidad de una formación continua.

Por último, en el ámbito generativo tenemos que influir sobre los inductores que generan los patrones, y para eso solo hay una forma, educación vial. Si ustedes cogen la descripción del programa 132.B, me parece que es, de seguridad vial, siempre aparece la educación vial; de educación vial ya hablaba el Senado; de educación vial hablan los informes de la Fiscalía, la memoria anual fiscal, cuando hablamos de seguridad vial, pero no se ha implementado. Se implementa graciamente en el ayuntamiento a través de los policías de Tráfico. ¿Por qué? Porque los profesores dicen que no van a cargarse con más horas además de las que ya tienen. De hecho, hemos hecho estudios que se refieren a esto. Es decir, la educación vial hay que implantarla en todo el currículum, desde los tres hasta los dieciocho años, y estimular.

El cuarto punto es la estructura de gobierno. La Organización Mundial de la Salud, la OCDE y todos los organismos internacionales de cierta relevancia coinciden en que es la clave, lo mismo que una ley marco, un proyecto *de lege ferenda* al que luego me referiré, para que funcione el sistema de seguridad vial. Nosotros ya estamos en la edad de oro, entramos en la edad de oro en la seguridad vial, diez años después de otros países, pero ya estamos ahí, y si ya estamos ahí tenemos que adecuar nuestra estructura de gobierno a lo que ocurre en los países. En este sentido, tenemos que diferenciar el modelo político del modelo de gestión. En cuanto al modelo político, es fundamental reconocer que estamos ante un asunto de Estado y, al hacerlo, tenemos en primer lugar que garantizar que el liderazgo viene de lo más arriba que se pueda —por eso he hablado de Presidencia del Gobierno—, y la forma de explicitar eso es a través de un pacto por la seguridad vial. Ese pacto ya lo proponía el dictamen del Senado en el año 1999.

Pero hay otra pata. Ningún poder es autocrítico y casi ningún poder evalúa cómo se está efectuando. Por tanto, dentro de ese modelo político, ¿quién es la parte que puede hacer la auditoría externa de cómo se está ejecutando el poder, de cómo se está llevando a cabo ese pacto? Esta Comisión. Pero para que esta Comisión, desde mi perspectiva, pudiera tener más peso en el sentido de auditar ese poder, es importante que aumente su valor estratégico. ¿Cómo lo podría aumentar? Haciéndose legislativa. Así se evitaría cada cuatro años tener que andar planteando que se haga o que no se haga.

A partir de aquí, hay dos modelos de gestión en el mundo, uno es el que aplican ya los países que estamos en esta edad de oro, que son los países, vamos a decir así, con renta alta y que es lo que se denomina en inglés el *lead agency*, es decir la agencia líder, un organismo director autónomo. Es decir, dentro de lo que es el derecho público español, y en concreto en la Ley 28/2006, en cuanto a los formatos de entidad pública institucional, para mí el más sencillo es el de agencia estatal. ¿Por qué? Porque es el menos oneroso de implementar y el que se podría implementar más rápidamente. Algunos han hablado de secretarías de Estado, pero eso honradamente es bastante complejo de montar. Por supuesto, esta entidad, esta agencia tendría como comisión asesora al actual Consejo de Tráfico, que podría estar o no redefinido pero que ya existe. La otra parte del mundo, los países de renta media y baja, utilizan comisiones multisectoriales. Sin embargo, estas comisiones no tienen poder ejecutivo, son consultivas y son órganos de asesoría, y para eso ya está el consejo.

Para terminar, quisiera mencionar unas recomendaciones que recogen un poco todo lo que he dicho. La primera es que para definir una verdadera política de Estado de seguridad vial es necesario elaborar

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 58

un proyecto de ley *feranda*, una ley integral sobre seguridad vial, y no es la ley de seguridad vial que tenemos, eso es otra cosa.

En segundo lugar, para poder definir la estrategia hace falta crear y gestionar el conocimiento, pero conocimiento de origen sintomático, pseudocausal y causal, es decir, analizar los problemas desde el punto de vista fáctico, desde el punto de vista reflexivo y desde el punto de vista generativo, y además conocer la dimensión del problema. Parece que es un salto al vacío, pero en ningún país del mundo se conoce. Todos los expertos reconocen que no se conoce la dimensión del problema. ¿Por qué? Porque te tienes que fiar de los partes de accidente que los policías entregan, pero no hay coordinación, por ejemplo, con los hospitales. Cuando una persona que ingresa por accidente de tráfico muere, no siempre la causa de la muerte es el accidente, por lo que ingresa, sino el fallo que te haya podido producir el accidente. Con lo cual, no hay una relación, ni se conoce la dimensión del problema y esto es algo reconocido por todos los expertos en todo el mundo, no solo en España. Además, para garantizar que la estrategia se implementa con plenitud es importante, primero, tener un presupuesto. Una estrategia que no vaya acompañada de presupuesto no vale para nada realmente. ¿Por qué? Por ejemplo, les diré que en Estados Unidos el responsable de ese organismo coordinador viene al Congreso y da cuenta de en qué se ha gastado el dinero y establece un orden de prelación de todas las medidas en función de su relación coste-beneficio. ¿Por qué? Porque no tiene ningún sentido apostar por medidas de alto coste y que el beneficio sea muy bajo.

En tercer lugar, como les decía, el liderazgo político debe ejercerse desde el más alto nivel y se debe llevar a cabo una auditoría externa desde esta Comisión, que desde mi modesta opinión, debería ser legislativa. Habría que cambiar el modelo de gestión para que pasara de ser atomizado, tal y como está ahora mismo, a ser un modelo centralizado, que en este caso podría ser, por ejemplo, una agencia de seguridad vial dependiente de Presidencia del Gobierno, donde el Consejo Superior de Tráfico se constituyese en comisión asesora de esa agencia estatal de seguridad.

Con esto, no quiero quitarles más tiempo. Las preguntas que puedan surgir, estaré encantado de contestarlas.

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

Vamos al turno de los grupos parlamentarios. En primer lugar, le correspondería el turno a la señora Gorospe que no está, aunque si se incorporase le daríamos la palabra más tarde. Por tanto, por el Grupo Parlamentario Republicano, tiene la palabra la señora Granollers.

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

Gracias, don Emiliano, por todas las propuestas. Casi estamos de acuerdo en todo. Demasiadas veces en muchas comisiones, no solo en esta, se analiza el síntoma y raras veces se analiza el porqué. Probablemente si en la gestión del Gobierno —no del actual, sino de los sucesivos Gobiernos— se analizara más las causas que los síntomas estaríamos mucho más avanzados. Estamos también totalmente de acuerdo en cuanto a la educación vial. Es más, todos los comparecientes —usted ya es el quinto— han hecho referencia a lo mismo: a la educación vial. También ha repetido lo de que esta Comisión tendría que ser legislativa, al igual que otros compañeros suyos. Asimismo, creemos que el pacto para la seguridad vial es imprescindible.

Con lo único que no estoy de acuerdo es con lo que ha dicho de que no podemos poner un alto coste para un beneficio bajo. Con solo que se salve una vida nunca es un beneficio bajo y más cuando muere tantísima gente por siniestros viales. Por tanto, nunca pensemos que el beneficio va a ser bajo.

Por último, solamente para hacer una terapia de grupo, quisiera decir que teniendo todos tan claro dónde tenemos que ir, que es a tener una educación obligatoria desde pequeños y a buscar las causas siempre, me parece raro que no avancemos en este tema.

Gracias.

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

Por el Grupo VOX, el señor Alcaraz tiene la palabra.

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

Muchísimas gracias por su intervención, señor Moreno. Yo le quiero hacer brevemente dos preguntas. La primera es si en la búsqueda de ese objetivo que tenemos para 2030 de bajar el número de accidentes, y en consecuencia los heridos y los fallecidos, usted tuviera ahora mismo poder como Gobierno para

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 59

llevar a cabo una medida para bajar esa siniestralidad y esos números de muertos, ¿cuál de ellas elegiría? Esa es la primera pregunta. Y la segunda es si usted cree que se puede llegar a ese objetivo que tenemos para la Agenda de 2030 para bajar la siniestralidad, la nueva conducción y lo que es la protección medioambiental, etcétera, con un parque móvil donde los vehículos actualmente tienen más de diez años, y no hablamos de las furgonetas que se utilizan para el trabajo, que pasan de los quince y dieciséis años de antigüedad. Quisiera saber su opinión, si piensa usted que con ese parque móvil se puede llegar a ese objetivo o, por el contrario, si piensa que desde la Administración, desde el Gobierno, se tiene que incentivar precisamente el cambio de los vehículos para que se adapten a los nuevos tiempos.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alcaraz.  
Por el Grupo Popular, el señor Gamazo.

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

Buenas tardes, señorías. Bienvenido, profesor Moreno. Muchas gracias por su fructífera intervención, por su comparecencia repleta de interesantísimas reflexiones que, sin duda, nos servirán para contribuir a colaborar en todo aquello que nos permita el Gobierno en la nueva estrategia de seguridad vial. Mi grupo coincide con usted —y creo que también el resto de grupos parlamentarios— en que el objetivo ha de ser ese: mitigar la siniestralidad vial y mitigar la gravedad de las lesiones en aquellos que las padezcan.

Aunque ha señalado que no va a entrar en iniciativas concretas, permítame profesor que le haga algunas preguntas. Estamos en un momento de diseño de la estrategia del nuevo decenio para los próximos diez años, llevamos muchos años culpando a los conductores porque corren, porque beben, porque se distraen, y efectivamente, aquellos que lo hacen han de ser sancionados. Sin embargo, la inmensa mayoría de conductores tienen unas conductas cívicas correctas y cumplen la normativa. ¿No cree que ha llegado el momento de hacer un reconocimiento de las buenas prácticas por parte de los conductores que se comportan cívicamente en la red viaria? ¿Sería partidario de premiar a los buenos conductores y abandonar este Estado vial disciplinario, impulsado por el Gobierno de más radares y más sanciones? ¿Deberíamos establecer en el nuevo marco estratégico un mensaje positivo a los conductores? Desde luego, mi grupo cree que esto ayudaría a concienciar y a mejorar el comportamiento en la carretera, ya sea con la bonificación de puntos o ya sea con la bonificación, por ejemplo, en la inspección o en el impuesto sobre vehículos.

En otra línea, señor Moreno, nos gustaría que profundizara sobre el pensamiento sistémico en contra del lineal, que profundizara en la necesidad de abandonar el pensamiento lineal de los responsables gubernamentales, porque eso de continuar haciendo lo mismo para atajar los problemas que se van generando constantemente parece que está limitado. En concreto, me estoy refiriendo a los controles de velocidad. Insistir sobre lo obvio, más radares y más endurecimiento de las sanciones, no debe ser lo único que realice el Gobierno, que no digo que no deba realizarse. ¿No cree que en esa fase de diseño de la estrategia deberíamos buscar explicaciones y soluciones más acordes a los patrones de conducta, profundizando en lo que están realizando los conductores con explicaciones reflexivas y generativas?

Respecto a la velocidad, ya que estamos hablando de velocidad, ha hablado del volumen de tráfico. El factor que más contribuye sin duda al aumento de la siniestralidad vial es el volumen del tráfico y no la velocidad. A este respecto, ¿no cree que sería más lógico reducir las intensidades de tráfico en vez de la velocidad exclusivamente?

Ha hecho también mención a la formación del permiso de conducir. Como bien sabe, en países como Alemania, Suecia, Francia o Estados Unidos, en todos ellos existe en seguridad vial la conducción tutelada implantada, llevando a reducciones en las cotas de siniestralidad entre los más jóvenes. En la propia Estrategia de Seguridad Vial que finaliza, la de 2011-2020, elaborada por el equipo y liderada por el actual director de Tráfico, ya se contemplaba implementar la conducción acompañada en España. ¿Piensa que sería acertado en pro del interés general y del cumplimiento de los objetivos que nos hemos marcado para 2030 que se implementara la conducción acompañada en España?

Esta mañana ha salido en varias ocasiones el tema de los resaltos. Usted ha hecho referencia en su comparecencia a la imperiosa necesidad de mitigar la gravedad de las lesiones y la asistencia a las víctimas de los siniestros viales. En este sentido, numerosas organizaciones médicas se quejan de la proliferación en los municipios de los badenes y quería saber si comparte esas críticas, así como si existen otros métodos o si pudiera existir una unificación de criterios en todo el territorio nacional.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 60

También esta mañana hemos escuchado una interesante reflexión referente a que todos los usuarios de la red viaria deberían compartir las mismas responsabilidades y obligaciones. ¿Comparte ese criterio? ¿Deberíamos todos compartir las mismas responsabilidades y obligaciones conduzcamos una bicicleta, un vehículo de movilidad personal o un automóvil?

Este grupo comparte con usted ese cambio en el modelo político. Ha hablado de un Pacto de Seguridad Vial que fue dictaminado en 1999, pero yo quiero recordar que en noviembre de 2016 esta misma Comisión aprobó una proposición no de ley impulsada por el Grupo Parlamentario Popular sobre un pacto por la seguridad vial que fue aprobada, pero que finalmente la señorías del 'no es no' en aquel momento se desmarcaron.

Esta mañana el profesor Montoro también ha señalado —ha coincidido con usted— que en dieciocho países existe una agencia de seguridad vial independiente —voy finalizando, señor presidente— que coordina la dispersión en los temas de seguridad vial. En España existe una atomización, lo ha comentado, respecto a la materia de seguridad vial; una atomización que ya era criticada por el actual director general de Tráfico en 2017, hace cuatro años, en esta misma sala. Durante las Jornadas Factor Humano, él criticó aquella atomización porque el problema administrativo, organizativo e institucional nos impedía mejorar la seguridad vial. Este problema perdura, estando él como responsable de Tráfico del Gobierno, y sin haber solucionado esa dispersión. Podemos cambiarlo y deberíamos cambiarlo si los especialistas y los técnicos lo creen conveniente. Desde este grupo parlamentario valoramos positivamente la propuesta y vamos a profundizar en ella por si fuera verdaderamente de interés, como creo que es.

Respecto a que esta sea una Comisión permanente no legislativa, este grupo parlamentario, y yo creo que todos los aquí presentes, compartimos que es de imperiosa necesidad que se convierta en una comisión legislativa y haremos todos los esfuerzos necesarios para que así sea lo más pronto posible.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para concluir este trámite de intervención de los grupos tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Ortega Domínguez.

El señor **ORTEGA DOMÍNGUEZ**: Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor Moreno. Le agradezco el enfoque que le ha dado a la intervención, ha sido diferente a las demás comparecencias que hemos tenido con anterioridad, ha entrado más en cómo montar esa estrategia. Sin embargo, ha habido cosas que me han llamado mucho la atención y una de ellas es cuando ha dicho —o eso he entendido yo— que faltan análisis reflexivos de las causas de los accidentes. Sin embargo, cada vez que se dan datos de siniestralidad, las causas de esa siniestralidad sí aparecen reflejadas en los documentos. Si nos pudiera ampliar un poco al respecto, se lo agradecería. Me ha llamado mucho la atención porque se habla siempre como causa de siniestralidad la velocidad excesiva, una distracción o el alcohol. De hecho, durante esta mañana hemos hablado de este tipo de cuestiones.

Otra de las cuestiones que me ha llamado mucho la atención, y creo que es fundamental, es esa cuestión de disminuir accidentes que entiende usted de manera preventiva, ya que ha hablado de actuaciones de manera preventiva. Se ha referido también a los presupuestos y yo entiendo que todo aquel incremento del presupuesto en conservación de carreteras es una de esas actuaciones o incluso el aumento de presupuesto en la DGT.

Un tema concreto son las distracciones, que nos han ocupado a lo largo de la mañana. Más allá del aumento de sanciones y de campañas informativas que se están produciendo, ¿qué otro enfoque se le puede dar a las distracciones?

Por último, ha hablado también de otra cuestión que también entiendo que es preventiva y también nos ha ocupado la mañana, la formación vial. Usted ha concretado de la educación vial que a partir de los tres años debería haber ya esa formación y educación vial en los colegios. En cuanto a la formación, ¿usted cree que los exámenes tendrían que ser más exigentes? Dicho de otra forma, ¿no hay mucha gente que tiene el carné de conducir? ¿Usted exigiría un mínimo de formación presencial y práctica en las autoescuelas?

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ortega Domínguez.

Señora Gorospe, ¿quiere usted hacer alguna pregunta?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 61

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Señor presidente, solo quiero excusarme con el compareciente porque no he podido asistir. Lo veré en *streaming* y desde luego escucharé con mucha atención las respuestas que dé a mis compañeras y compañeros.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Gorospe. Tiene la palabra, señor Moreno.

El señor **MORENO LÓPEZ** (experto en seguridad vial): Si me salto a alguno, pido disculpas. La penúltima pregunta que me hizo, que tenía que ver con los presupuestos, no he podido anotarla. Perdona, ¿puede repetirla? Solo es para apuntarla.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ortega.

El señor **ORTEGA DOMÍNGUEZ**: Estaba hablando de las distracciones, que más allá del aumento de sanciones y las campañas informativas de manera preventiva cómo podemos enfocar el tema.

El señor **PRESIDENTE**: Adelante, señor Moreno.

El señor **MORENO LÓPEZ** (experto en seguridad vial): Primero, en cuanto al coste, para que se haga usted una idea, hubo un proyecto de investigación a finales de los noventa sobre intentar calcular el coste de los accidentes. Eso fue una acción europea. Se intentó incluso valorar el sufrimiento humano. De hecho, había en aquel entonces una asociación europea de víctimas que valoraban los síntomas y demás. Se llegó a estimar que podía estar en torno al 2,5% del producto interior bruto de un país. Esto en un país como España, o en un país occidental o de la OCDE, vamos a decirlo así, es un dinerito pero no es mucho. Sin embargo, esto representa una verdadera traba al desarrollo de países subdesarrollados, donde además no es solo el coste, sino que muchas de esas víctimas son personas muy jóvenes, con lo cual hay un lucro cesante muy grande. Entonces, cuando yo me refería a esto era precisamente a optimizar el presupuesto. Es decir, no tiene sentido invertir en algo para que estés matando moscas a cañonazos. Hay un matemático francés que se llama Wilfredo Pareto que decía que con el 20% de la inversión tú puedes conseguir el 80% de impacto. Quedémonos ahí. Es un poco lo que quiero decir.

Al final, si los ciudadanos damos dinero a alguien para que invierta en unas medidas, lo lógico es que dé cuenta de esas medidas —hablo de Estados Unidos en este caso, aunque no solo de Estados Unidos— y diga, de todo lo que se puede hacer, cuáles hay que priorizar, pero no solo porque me importe el dinero sino teniendo en cuenta la relación coste-beneficio, es decir, esta medida es más eficaz que esta. Eso es a lo que me refiero porque al final tengo que gastar el presupuesto. No sé si más o menos quedó claro.

En cuanto al objetivo, me ha pedido que diga alguna medida, señor Alcaraz. La medida más eficaz que hubo en seguridad vial fue el cinturón de seguridad. Eso nadie lo duda, absolutamente nadie. Hoy en día no hay una medida que pudiéramos citar con tanta eficacia como lo fue en su momento el cinturón de seguridad. Se espera que la implementación del nuevo reglamento —que entrará en vigor el año que viene para los vehículos matriculados en la Unión Europea e incorporará diez medidas de seguridad activa y pasiva, que va desde que estés dentro de tu carril a la hora de un atropello y demás— contribuirá de manera eficaz. Hay otros problemas de índole técnico que tienen que ver con la infraestructura, no con el vehículo, y hasta que no se resuelvan posiblemente haya limitaciones. Quizás no haya una medida a corto plazo como fue el cinturón —para mí— que funcione tan eficazmente. Lo único que hay es que si miramos a largo plazo y centramos el objetivo en 2030, volvemos a lo mismo, volvemos a atacar la causa, es decir, volvemos a analizar de manera generativa los accidentes, los problemas y entonces posiblemente lleguemos a conclusiones, como por ejemplo, la educación vial y la formación vial. Luego entraremos ahí con la pregunta que me ha hecho usted al final. Entonces, yo le diría que centraría las medidas en aquellas que son resultado de las reflexiones generativas de los problemas y básicamente en esas dos, educación y formación, y todo lo que puede haber alrededor.

En cuanto al parque móvil, esto es muy curioso. Ya en el año 1995 un investigador, que se llamaba Oppe, llegó a una conclusión analizando algo que se ignora muchas veces cuando se dan las cifras de datos. Se fijó que con la cantidad de automóviles que tenemos hoy día, las cifras habían bajado. Hace cincuenta años teníamos muy pocos automóviles y se morían seis mil personas. Este señor, que era un investigador, llegó a la conclusión de que cuando el incremento del parque es menor que la disminución de los accidentes, la curva de repente es una *U* invertida. Va aumentando, aumentando, y llega un punto en que, cuando ocurre ese fenómeno, baja y, al bajar, ¿automáticamente qué pasa? Que tengo más

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 62

coches, pero menos accidentes. Es un hecho empírico, con lo cual no hay una relación directa que sirva para justificar una buena acción iniciativa de seguridad vial o estrategia en general, con el hecho de decir que los accidentes con víctimas van bajando, a pesar de subir el volumen. Eso es lo que ha ocurrido en todos los países occidentales.

En este sentido, que el parque móvil sea mayor o más antiguo, no hay más de un 2% de accidentes achacables al vehículo y dentro de ese 2% estamos hablando, fundamentalmente, de los neumáticos, que a lo mejor es el 80% de ese 2%. El problema no es la antigüedad, sino el millón y pico, según mis últimos datos —quizá ahora sean más—, de vehículos que circulan sin seguro. Ese es el problema. Eso sí demuestra poco civismo y poca solidaridad con la seguridad vial y la circulación. Ahí es donde está el problema, porque si usted tiene un coche de veinte años y pasa religiosamente sus controles, etcétera, tampoco es un problema. Evidentemente, si la tecnología avanza en la dirección de los sistemas activos y pasivos, esos coches no lo tienen. Luego, lógicamente, lo más fácil sería estimular ese recambio. Eso sería lo lógico. Si yo me tuviera que comprar un coche, me esperaría a 2022, porque muchos de los equipos que ahora tengo que pagar como extras vendrán de serie. Y luego aclararé el tema de la conducción eléctrica. Con esto quiero decir que sí, que incentivar el cambio es perfecto, pero que haya una relación directa entre antigüedad y siniestralidad es científicamente más dudoso, porque ya digo que no es tanto la antigüedad como que los coches no pasen religiosamente sus ITV, etcétera.

Señor Gamazo, con toda la batería de preguntas que me ha hecho, a ver si he tomado bien las notas. Reconocer los buenos comportamientos. Evidentemente, en estrategia tan bueno es saber lo que hay que hacer como lo que no hay que hacer. Extrapolándolo a lo que proponía, evidentemente. Desde el punto de vista de la comunicación, vende más la mala noticia que la buena, pero hay más buenas noticias que malas. Con esto quiero decir que en general hay muchos conductores buenos —la inmensa mayoría— que respetan las normas y demás y, por supuesto, la legislación tiene que tener en cuenta el premio de estos. ¿Cómo se puede hacer? Hace años hubo un intento de llegar a un acuerdo con los seguros, por ejemplo. ¿Por qué? Ahora te hacen ofrecimientos como si fuese un beneficio: si no circulas por el COVID, te bajo el seguro. No, mire, si yo no tengo un accidente —no un golpe de chapa—, incentive me de alguna manera, estimúleme fiscalmente o con otras muchas vías que tiene el Gobierno a mano, a través de alianzas público-privadas o directamente con incentivos fiscales, para que yo de alguna forma vea compensado mi buen comportamiento. Pero eso no es parte de la estrategia, sino que sería parte de esa ley marco que yo digo, donde de alguna forma todas estas cosas tendrían que estar reflejadas. Ahora, estamos totalmente de acuerdo.

En cuanto al tema sistémico, y poniendo como ejemplo la velocidad, desde el punto de vista del pensamiento lineal, nos centramos en los hechos. Como usted ha dicho muy bien, se parte de una premisa: hacer lo obvio tiene un resultado obvio. Pero, claro, en el pensamiento lineal —esto es algo ya superado— se ignora una cosa que es un factor limitante. Este factor limitante lo que hace es que ese a más, más, y a menos, menos, no funcione a partir de un determinado nivel. ¿Por qué? Porque ese factor limitante lo que hace es formar un círculo vicioso. En nuestro caso, ese círculo vicioso en hacer más con más sería que si hay un incremento de la presencia de la velocidad como factor concurrente o factor de riesgo —vamos a decirlo así—, pues pongo más radares, pongo más policía, pongo más no sé qué, y al principio funciona y funciona bien. Cuando de repente vuelve a subir esa incidencia, vuelves a hacer lo mismo porque crees que lo obvio te va a dar el resultado, pero ¿cuál es el factor limitante que ignoras? Que tú no crees la norma. Ese es un factor limitante clarísimo. ¿Ese factor limitante qué hace? Hace que tú consideres que esto se está haciendo para recaudar y entonces dices: ¿por qué en una autovía con una velocidad de diseño de 180 kilómetros/hora me ponen un radar en una recta? Eso habría que preguntárselo al que lo pone, pero yo le puedo dar la respuesta. En muchos casos es porque ahí es donde se dispone de puntos de luz de corriente y toma de datos. Nada más. ¿Por qué no hay esos mismos radares en carreteras secundarias, que es donde con un tercio del tráfico se generan dos tercios de los accidentes? Porque eso es más complicado y tendríamos que ir a radares móviles, etcétera. Digamos que todo eso al final genera un sentimiento de desconfianza hacia la norma y ese sentimiento lo que te motiva es a no respetarla. No respeto la norma, genero más incidencia y entonces actúo incrementando el control y la vigilancia. Esto es un hecho. Cojan la presencia de la velocidad. No baja del 25%. Estamos siempre hablando de entre un 25 y un 30%. Si cogen los delitos por velocidad en la memoria fiscal, están siempre en las mismas cifras. Es decir, si el sistema funcionase, si el pensamiento lineal funcionase, esas cifras tendrían que ir bajando año tras año.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 63

¿Qué se puede hacer? ¿Qué se hace en estrategia? Atacar el factor limitante, cambiar ese factor limitante, cambiar la desconfianza por confianza. ¿Y cómo puedo cambiar la desconfianza por confianza? Pues en este caso, por ejemplo, viendo que esas medidas de carácter preventivo se toman donde hay que tomarlas, que no digo que no estén tomadas así en muchos casos, pero donde hay que tomarlas. Aquí podría contar una anécdota que me pasó, pero no es el sitio. Dicho esto, si yo transformo desconfianza por confianza, automáticamente me creo la norma, eso influye en mi conducta y el círculo vicioso lo convierte en un círculo virtuoso. Ya le digo que el factor limitante inicialmente actúa como efecto reforzador y potenciador de la medida, pero al cabo de un cierto tiempo se convierte en un efecto amortiguador de la misma. Este sería el hecho, es decir, analizar desde este punto de vista generativo por qué se está corriendo, por qué corre la gente. Es la diferencia con lo que decía usted cuando se refería a que sabemos la causa. Vuelvo a repetir que ese análisis procede básicamente de los partes de accidentes. Con todos mis respetos, el valor científico de esos partes, hasta que no exista un modelo, un formato muy claro y una formación adecuada, que existe, pero no lo suficiente, a lo mejor la causa nunca va a ser única. El tema no es saber que hay un 28% o un 30% que podemos achacar a la velocidad, sino que el problema es por qué corres. Es decir, ¿cuál es tu patrón de conducta que te incita a correr? Hasta que no atacemos ese patrón de forma generativa, algo que ya el presidente Roosevelt sabía cuando montó un corralito allá por los años treinta, evidentemente, no lo sabremos.

En cuanto al volumen de tráfico, como decía, los expertos coinciden en que es el factor de riesgo mayor que hay. Imagínense que saturamos una carretera y los coches van a 2 kilómetros/hora. Evidentemente, ahí no habría accidentes mortales. Ahora bien, en el hecho de que en una determinada vía el volumen de tráfico cambie hay dos factores. Por un lado, que el volumen de tráfico sea bajo, lo que podríamos llamar IMD, la intensidad media diaria, que es la que se correlaciona con el número de accidentes y además es una relación exponencial, esto es, no es una relación de uno a uno, sino que es exponencial. Y por otro lado, otro factor que influye en el volumen del tráfico es la mezcla de tráfico. Es un hecho constatado. Si tú mezclas tráfico de distinta masa y de distinta velocidad, es un riesgo para el más vulnerable siempre. Esto lo podemos ver si consultamos las estadísticas de atropellos con vehículos de movilidad urbana en Madrid, por ejemplo.

En cuanto a la formación vial y la conducción tutelada, es un tema en relación con el cual solo apuntaré un dato. Uno de los investigadores más reconocidos en todo esto, Rune Elvik, en una de sus publicaciones decía que hay dos factores que influyen en los accidentes de los primerizos. Uno es la edad. Por ejemplo, si en vez de poder obtener el carné a los dieciocho, que no es el caso, obviamente, porque es imposible de pensar, lo obtuvieses a los veintiuno, esos dos o tres años de madurez actuarían en beneficio tuyo, reduciendo la siniestralidad. Y luego está la experiencia. El objeto de la conducción tutelada es que tú accedas a la conducción libre, vamos a decirlo así, después de un periodo de experiencia en el cual ya se puede hablar de que el tutor tenga que reunir unas características u otras; normalmente se limita, por ejemplo, que no puedas conducir de noche, se limita que tu índice de alcoholemia sea cero, que no puede llevar pasajeros, es decir, una serie de características para garantizar la seguridad. Pero la idea básica de la conducción tutelada es que llegues a incorporarte al flujo de tráfico con total libertad, tras una experiencia de al menos un año y, por otro lado, que idealmente se una a la experiencia la edad. Eso tiene que ver con la educación vial, porque durante el periodo de formación continua o de educación vial continua desde los tres a los dieciocho puedes jugar con estos factores, por ejemplo, estimulando o diciendo que cuando tu acabes ya has obtenido el carné teórico, en fin, mil cosas que no vamos a diseñar aquí, pero quédense con la idea de que cuanto más tarde llegues a la conducción y sobre todo, cuantas más prácticas tengas antes de llegar a la conducción, mucho mejor. Esto lo ven ustedes en los accidentes con moto. No es lo mismo el motorista cuyo primer carné y vehículo es una moto a un motorista que ya tiene una antigüedad en el carné de conducir un vehículo y se compra una moto, es completamente distinta la aproximación, y es por esto que le digo.

En cuanto a los resaltes, hay críticas. En los resaltes hay una instrucción del Ministerio de Fomento, a la que se une un artículo 5.2 —si no me equivoco, y lo digo porque después hubo un intento de modificación de ese artículo—, que decía algo así como que todos los resaltes que se pusieran en las carreteras tendrían que obedecer al diseño que haga el Ministerio de Fomento. Ese diseño habla de dos tipos, hasta donde yo recuerdo; uno, es el trapezoidal, que es lo que se denominan reductores de velocidad transversales. Esos reductores de velocidad solo funcionan o su objetivo es que funcionen cuando la velocidad no es superior a 50 kilómetros por hora, por ello se ponen en vías que se consideran o bien travesías o calles, y ahí está la disputa con los ayuntamientos, que muchos de estos lomos, vamos a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 64

decirlo así, o reductores de velocidad no cumplen con la especificación de esta instrucción técnica de Fomento. ¿Cómo se podría resolver esto? Con una norma de rango nacional, una norma UNE, por ejemplo, que de alguna manera fijase los criterios para la certificación de estos productos, es decir, que no se pudieran poner si no están certificados, y después, el contenido técnico de esa norma puede ser el actual, revisado o lo que sea, pero este podría ser uno de los temas.

Con respecto a los reductores le diré que los estudios que se han hecho en calles donde la velocidad máxima es 50, con una reducción de velocidad del 30%, el impacto en la reducción de accidentes es del 50%, pero hay otro impacto, que es el impacto sobre el medio ambiente, y está comprobado también que lo que supone es un incremento de emisiones de gases de monóxido de nitrógeno, monóxido de carbono y también emisiones de hidrocarburos. Además, cuando uno estudia —volviendo al dinero— el ahorro económico de los accidentes que evita con el coste de la instalación y el coste medioambiental, más otros factores, al final no son rentables desde el punto de vista económico, es decir, es mayor el gasto que lleva asociado que el beneficio. Pero, ¿qué ocurre? Que es algo muy bien percibido por los habitantes, vamos a decirlo así, por los vecinos, porque te da una sensación de seguridad, te permite peatonalizar la calle. Por tanto, da igual el coste porque el beneficio es mayor. También es importante en estos estudios —que es un tema en el que su día tuve que trabajar— cuando se genera un desvío de tráfico a las calles adyacentes, porque la gente dice: hombre, aquí voy a tardar dos horas, me desvío. En ese sentido se ha visto que no se incrementaba la accidentalidad de esas calles adyacentes, con lo cual la medida en general es buena, pero debería hacerse en base a esa norma.

En cuanto a la corresponsabilidad, está clarísimo. Esto es un problema de todos, que tiene que resolverse como los temas de innovación social, tienen que ser alianzas entre todos los sectores. Nosotros tenemos la responsabilidad, somos dueños de nuestros actos y somos los primeros interesados en proteger nuestras vidas, por tanto, deberíamos tener esa conciencia. Ojo, si no nos lo explican nunca y si en la formación vial, yendo un poco a su pregunta, lo único que me enseñan es a aprobar el examen, evidentemente ahí estamos patinando un poco.

En cuanto al pacto por la seguridad vial y la agencia, está claro. El pacto por la seguridad vial ya lo proponía el Senado hace más de treinta años, y la agencia es el modelo que existe en cualquier país, antes se hablaba de dieciocho países, pero hay muchos más; cambia el formato, pero está claro que no tú no puedes gestionar algo holístico. Por ejemplo, les pongo un caso: ¿cuál es la inversión de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, no de este, sino de cualquiera, y nos podemos retrotraer a los años que queramos, en seguridad vial? Yo creo que nadie lo puede contestar, nadie. ¿Qué te pueden decir? Que son 800 o 900 millones, que es el presupuesto de conservación, pero, señores, ese presupuesto de conservación está cautivo en las autovías de primera generación, y no es un presupuesto para seguridad vial, es un presupuesto donde la mayoría es limpieza de cunetas, que es lo más rentable para la contrata. Dicho esto, ¿qué ocurre? Que si yo quiero gestionar y eliminar los puntos negros de las carreteras del Estado tendré que saber cuánto voy a dedicar a esa inversión en concreto, qué medidas voy a aplicar y demás, y eso formaría parte del presupuesto de esa Estrategia de Seguridad Vial, con un plan de eliminación de esos puntos negros. Hasta que no juguemos en esa liga sería complicado.

Respecto de lo que hablamos antes de los análisis reflexivos, creo que ya se lo he contestado. Lo que debemos plantearnos es por qué hay un 40% en las autopsias que dan positivo en alcohol y/o drogas, es decir, qué hay detrás de esto. Está claro que es un factor determinante de los accidentes pero, qué hay detrás.

En cuanto a los presupuestos, también he contestado, y en cuanto a la formación vial presencial o práctica, yo, como profesor y educador, tengo una teoría, y ahora lo estamos sufriendo con el COVID y las clases no presenciales: eso es un desastre. Se lo digo como lo siento; te hartas a trabajar 'pa na', y perdonen la expresión, pero es así. De entrada, das lugar a la picaresca: oiga, que no puedo ir al examen porque tengo el COVID, bueno, pues, vale. Pero cuando de lo que estamos hablando es de conductas, la conducta no se puede enseñar virtualmente, o sea, tú la puedes reforzar y demás, pero, por ejemplo, ¿cómo puedes tú trasladar el sentimiento de una víctima? Y aquí ha comparecido Aesleme. ¿Cómo puedes trasladar el sentimiento de una víctima a alguien que está forjando su conciencia, su patrón de conducta virtualmente a través, no sé, de un videojuego? No puede ser. Hay partes de la formación que se pueden desarrollar virtualmente, por ejemplo, si yo me tengo que aprender las señales de tráfico, no tiene sentido que pierda el tiempo en la autoescuela, porque eso es estudio. Hay herramientas hoy día que ayudan, pero cuando ya tratas de modelar conductas, personalmente no creo que se pueda hacer virtualmente. También es importante el tipo de examen. Los test tienen ventajas porque te permiten

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 65

preguntar todo el temario, pero tienen una gran desventaja, y es que tú no le das al alumno la opción de que desarrolle y tú puedas ver hasta qué punto sabe o no sabe o tiene esa conciencia desarrollada, porque al final con dos preguntas o cuatro te la juegas a un 25% e igual tienes suerte simplemente tachando al azar y aciertas la mitad de los test. Por tanto, creo que es muy importante en este sentido utilizar, sí, las herramientas que están a nuestra disposición. Todas las universidades han preparado, por ejemplo, plataformas para todo esto, pero ya le puedo decir que, por ejemplo, en la que yo trabajo, la Universidad de Alcalá, por norma del rector al menos el 40% de las clases tienen que ser presenciales, porque es una universidad presencial. Luego tiene usted la UNED, pero ya es otro formato.

No sé, presidente, si he contestado a todo o si queda algo pendiente.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que sí, que la comparecencia está sustanciada.

Muchísimas gracias, señor Moreno, por su disposición y su disponibilidad para estar esta tarde aquí. Creo que tendremos ocasión de continuar con esta colaboración en beneficio de todos.

Vamos a despedir al señor Moreno y a recibir al último compareciente, y empezamos enseguida para ganar el tiempo que podamos.

Gracias. **(Pausa)**.

### — DEL SEÑOR ROMERA ZARZA (EXPERTO EN VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL). (Número de expediente 219/000383).

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes de nuevo.

Vamos a continuar la sesión de la Comisión, esta sesión intensa en el día de hoy. Ya le he comentado al profesor Romera que estamos al final de la jornada y tenemos mucha dificultad con los desplazamientos por la escasez que tenemos ahora de trenes y de aviones, por lo que algunos compañeros han tenido que ausentarse, pero vamos a realizar la comparecencia en las mejores condiciones posibles.

El señor Romera es doctor ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid, auditor de seguridad vial, tiene una dilatada trayectoria en la que destaca la actividad docente y profesional relacionada con la movilidad y la seguridad vial. Señor Romera, tiene usted la palabra por un tiempo que hemos señalado de veinticinco minutos y después intervendrán los portavoces. A continuación, volverá a intervenir usted por un tiempo de quince minutos para concluir la comparecencia.

Muchas gracias y tiene usted la palabra.

El señor **ROMERA ZARZA** (experto en vehículos de movilidad personal): Buenas tardes. Ante todo, quiero dar las gracias al presidente y a los miembros de esta Comisión por haberme invitado para poder hablar de un tema que me apasiona y en el que, como ha dicho el presidente, llevo trabajando mucho tiempo, que es la seguridad vial. Me gustaría que si en la próxima legislatura me vuelven otra vez a invitar estuvieran todos ustedes aquí. Eso significaría una alegría para sus partidos, porque todos van a tener representación, una alegría para ustedes y mayor para mí porque vería una continuidad en esto. Es decir, un problema que tenemos en la seguridad vial es que la gente entra y sale, y lo que necesitamos es que haya continuidad. Lo hemos vivido en el decenio 2011-2020, en el que, como muy bien saben ustedes, han pasado tres directores generales por la Dirección General de Tráfico. Ellos tienen que llevar el timón del barco y dentro del barco va la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. Estoy convencido de que, si esta estrategia la hubiera llevado un solo director general desde el principio hasta el final, hubiera salido muchísimo mejor de lo que ha salido.

Como el presidente me pidió que primero empezase a hablar de la estrategia que ya ha vencido, porque ya estamos en 2021, a mí me gustaría puntualizarles una cosa, y es que, documentalmente hablando, la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 me parece espléndida. ¿Dónde ha fallado? Y digo que ha fallado porque he entregado unas carpetas a los portavoces donde van a poder ver unos indicadores que son los que miden si una estrategia, un plan o un programa de verdad se lleva a buen puerto o no. Ahora analizaremos los indicadores y después de analizarlos ustedes me dirán si esta estrategia ha triunfado o no. Ya les digo que, sobre el papel, me parece espléndida. ¿Por qué me parece que es una estrategia de seguridad vial espléndida? Primero, porque se ha contado con los grupos de trabajo. Se crearon catorce grupos de trabajo, que empezaron a trabajar en 2009, casi todos los grupos menos uno que empezó a trabajar en 2010. ¿Qué quiere decir esto? Que cuando llegó el momento de la arrancada, que era 2011, teníamos todo preparado para hacer la Estrategia de Seguridad Vial.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 66

El otro día compareció aquí el señor Gómez Méndez —que, como saben ustedes, es el director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT—, Álvaro, con el que he coincidido en muchos foros, y les dijo que iban a empezar a formar los grupos. Si en 2021 empezamos a formar los grupos, no sé cuándo vamos a estar en disposición de empezar a trabajar con la estrategia. Es decir, teníamos que haber empezado mucho antes. En la comparecencia que tuve el placer de estar frente al Director General de Tráfico, a finales de noviembre, le pregunté que cuándo iba a empezar con la estrategia y me dijo que estaban esperando instrucciones de Europa. Parece ser que ya a finales de noviembre, que fue cuando compareció aquí el señor Gómez Méndez ya tenían las instrucciones de Europa e iban a empezar a trabajar. A mí me parece que hemos perdido un tiempo precioso y que vamos a empezar tarde. Ya no vamos a hablar de un decenio, sino de nueve u ocho años; deberíamos haber empezado antes.

La estrategia empezó en su momento. ¿Dónde empezó a fallar? Empezó a fallar cuando no se hizo el seguimiento que se tenía que hacer. Esa estrategia tenía una revisión en el año 2015 para ver si los objetivos que se habían marcado eran los adecuados o teníamos que incrementar los adecuados o variarlos, y también si los indicadores que habíamos preparado eran los adecuados o teníamos que cambiarlos. Uno de los fallos que tuvo esta estrategia —que ya les digo que era espléndida— fue que eran pocos indicadores para todas las acciones y actuaciones que teníamos que hacer, es decir, 13 indicadores para 172 actuaciones son muy pocos, porque no vamos a poder valorarlo todo. Espero que en esta Estrategia 2021-2030 no cometamos el mismo error. Europa nos ha dicho que tenemos 6 objetivos fundamentales que conseguir, y ha definido 6 indicadores —de los que luego hablaremos—, pero también nos ha dicho que podemos incorporar otros 2 indicadores más, que a mí me parece que son fundamentales, que están relacionados con los fallecidos y con los heridos graves, porque precisamente ese era el objetivo de la Estrategia 2021-2030, conseguir que los heridos graves —por fin hablamos de ellos, antes solo hablábamos de fallecidos— se reduzcan al 50% para conseguir el objetivo de la visión cero, que es cero fallecidos —y ahora hemos incorporado los heridos graves— en 2050. Como digo, los indicadores eran pocos, eran 13, y ahí tuvimos un pequeño error, teníamos que haber puesto más indicadores para las actuaciones, para ver las desviaciones y ver si nos estábamos desviando con las actuaciones de los objetivos que queríamos conseguir.

Además de esto, no hicimos la revisión que teníamos que haber hecho. Si hubiéramos hecho esa revisión, nos hubiéramos dado cuenta de que estaban fallando indicadores y los hubiéramos corregido. En esta carpeta que les he dado me tomé la molestia de hacer esa revisión de indicadores por la Dirección General de Tráfico, y la publiqué en la revista de la Asociación Española de la Carretera, de la que todos ustedes habrán oído hablar porque es, junto con la Asociación Técnica de la Carretera, uno de los referentes cuando estamos hablando de temas relacionados con las infraestructuras viarias de este país. Como les decía, en 2015, utilizando los datos que teníamos hasta 2014, estudié —que es lo que les he entregado— cómo iban los indicadores en aquel momento. Pero no me quedé ahí, porque anteriormente a la Estrategia de Seguridad 2011-2020 estaba el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, que tenía como objetivo desde el 2003 al 2008. Ese plan tenía más de 40 indicadores. Yo utilicé los 13 indicadores de la DGT y los 40 indicadores del anterior plan, e hice una extrapolación a ese año 2015, que era la revisión, para ver cómo estaban. No voy a perder tiempo, pero en lo referente a indicadores de la estrategia —están en la primera hoja, que no son tablas—, verán ustedes ahí todas las desviaciones que teníamos ya en los indicadores de la estrategia que se estaban utilizando, la 2011-2020, y si hubiéramos utilizado los indicadores del Plan de Seguridad Vial 2003-2008 también pueden ver las desviaciones que hay.

Si les parece, vamos a centrarnos en la primera tabla que les he dado, que va desde el año 2005 hasta 2019. Ahí ven ustedes cómo han evolucionado los 13 indicadores que nos tenían que medir si la Estrategia de Seguridad Vial era o no adecuada. Verán ustedes que he utilizado tres colores: el blanco, el marrón y el verde. Cuando señalo en verde algún indicador es que ese indicador está superando los valores que teníamos en los años 2000-2009, que fue cuando empezamos la Estrategia de Seguridad Vial, y luego el 2011, que fue el primer año que la aplicamos. Cuando estos valores están en verde es que tenemos peores números de los que teníamos ya en 2011. Los que están en marrón clarito son aquellos que no han cumplido con los objetivos del 2020. Como ven, estamos en el año 2019 y no hemos hecho el 2020, primero, porque no tenemos datos. Este año, por primera vez en la vida, la Dirección General de Tráfico se ha esmerado en darnos los datos lo más tarde posible. Normalmente, los anuarios estadísticos de accidentes y el resumen de las cifras de siniestralidad se nos daban siempre en el segundo semestre, como muy tarde, del año siguiente. Como saben todos ustedes, este año nos han dado en diciembre el anuario resumen y el anuario con el que podemos trabajar se nos ha dado en enero, con lo cual más tarde

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 67

no puede ser. Espero que esto se corrija y que a los que nos dedicamos a este tema de la seguridad vial e investigamos nos den los datos a tiempo. En la comparecencia del director del observatorio alguno de ustedes ya le dijo que buscar datos en la página de la DGT es como una jungla, y yo lo corroboro, porque están muy desperdigados. Es preferible que cambien la página web y que nos faciliten los datos, pero si además nos tienen que dar los datos en papel o en PDF para que trabajemos y nos los dan después de un año, en el año siguiente no, al otro, es ya muy tarde para trabajar. Por eso, les he puesto los de 2019, que es el último año, porque ya les digo que son los que he podido manejar, porque he tenido el anuario estadístico de accidentes en este enero del año 2021.

Además, aunque hubiera tenido los datos de 2020, no los hubiera utilizado, porque espero que si ponemos un año de referencia, a partir del cual queremos mejorar los datos, no sea el 2020, porque estoy convencido de que con la movilidad tan reducida que hemos tenido con el COVID —a pesar de que el primer trimestre fue lamentable; hasta el 9 de marzo los datos estaban yendo muy mal—, los datos han tenido que mejorar brutalmente, porque no nos hemos movido de casa o nos hemos movido muy restringidamente. Por lo tanto, si nos ponemos como objetivo los datos de 2020 para cumplir en el 2030 una reducción del tipo que sea, estaremos buscándonos imposibles. Es como cuando aquí decían que íbamos a conseguir que los niños fallecidos con el sistema de retención fuesen cero. Eso está muy bien como objetivo, pero sabemos que eso va a ser irrealizable. Todos los que nos dedicamos a esto sabemos que en 2050 va a ser imposible tener cero fallecidos, pero nos tenemos que poner objetivos lo más altos posible para quedarnos próximos a la bondad por arriba, nunca por abajo, pero ya les digo que eso va a ser imposible. Y luego espero que si hacemos algún indicador, no sea como este indicador que habían puesto aquí, el de que querían un millón de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad. Este es un indicador que es imposible de comprobar, porque si yo pregunto en la sala, a ver quién de ustedes me dice cuántos millones de bicicletas hay en este país. No lo sabe nadie. Por intuición alguien puede decir 50 millones o 40 millones, pero, ¿dónde está publicado eso? Es imposible, no se sabe, si no tenemos el dato de las bicicletas matriculadas. En los años sesenta, cuando yo era chico, estaban matriculadas y se sabía las bicicletas que había en este país, pero ahora como no las matriculamos, igual que vamos a hacer con los VMP, vamos a estar total y absolutamente perdidos. No vamos a saber la cifra y, por tanto, no podemos relativizar fallecidos usuarios de la bicicleta con respecto al número de bicicletas. Por tanto, espero que los indicadores sean lo más fiables posible.

Como ven, aunque el director del observatorio dijo que habían cumplido 5 objetivos, han cumplido cuatro, y uno que no sabemos, que es reducir al 50% los vehículos ligeros que superen el límite de velocidad en más de 20 kilómetros/hora, porque estos publican datos cuando quieren y, cuando no quieren, no los publican. Por tanto, yo diría que hemos cumplido 4 objetivos de 13, uno no sabemos cómo ha quedado, porque se ha quedado en el limbo de los justos, y desde luego más de la mitad sobradamente no los hemos cumplido. Eso no es para estar satisfechos de cómo hemos desarrollado una Estrategia de Seguridad Vial, que les digo, y háganme caso, que sobre el papel era espléndida, porque se había contado con grupos de trabajo, se había contado con un equipo redactor-director, después se habían traído expertos externos que la habían santificado y, sobre todo, hicieron una cosa fundamental, que fue el diagnóstico de partida.

He estado leyendo la comparecencia del director del observatorio cuando estuvo aquí, y no he leído en ningún momento en su sección de actas —me parece que era en la 228— que diga que van a hacer un diagnóstico de partida. Como no revisemos la Estrategias de Seguridad Vial actual y no veamos qué objetivos no hemos cumplido y si esos objetivos son todavía importantes de obtener para mejorar la seguridad vial, como no hagamos ese diagnóstico de partida, estamos muertos. Ese es el punto de partida. Y la Estrategia que ha vencido, la 2011-2020, lo hizo muy bien porque hizo un diagnóstico de partida, se apoyó en toda la legislación nacional e internacional que había, contó con los grupos de trabajo en su momento en tiempo y forma, y después desarrolló esta estrategia de seguridad, que fue donde falló, por el número de indicadores, por no hacer una revisión intermedia, y porque los organismos que había preparados para que hicieran su seguimiento no todos se establecieron y, además, tuvimos tres cambios de directores generales por lo que, desde mi punto de vista, como no era su estrategia, al final ninguno llegó a creer en ella. Y tenemos el ejemplo del último director, que ha sacado los datos de este anuario resumen de la siniestralidad en España en 2018, y resulta que los indicadores y su evolución que me pone no son hasta 2018 o 2017, son de 2017 o 2016, es decir, los mismos que el año anterior. Más desidia no se puede tener. Pero es que, no contento con eso, saca ahora el anuario de 2019 y no me pone los indicadores de 2019 ni ningún indicador; o sea que pasa ya de los indicadores de la seguridad vial.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 68

Por tanto, estos de 2019 que yo les he incluido, me los he tenido que trabajar yo, buscando en el anuario resumen y en el anuario estadístico los datos para traerles a ustedes una tabla completa. No me ha facilitado la labor, no los ha sacado. El año anterior, en 2018, no me hace hasta el año, sino que me repite los del año anterior y en 2019 no me los saca. Así no vamos a ninguna parte.

Me gustaría que la gente que se dedica a la siniestralidad vial pensara que puede ser una víctima; si tuviera eso en la cabeza, estoy convencido de que todos pondríamos todo nuestro esfuerzo en esto. Yo he hecho muchas cosas en mi vida, pero a la que más me dedico, con más ahínco y de la que estoy más satisfecho es esto, y si con mi apoyo consigo reducir una víctima mortal o un fallecido grave, seré el hombre más feliz del mundo. Me gustaría que todos los que se dedican a esto tuvieran ese pensamiento, en primer lugar, y luego que tuvieran una continuidad para demostrarlo. Por eso me gustaría verlos a ustedes aquí dentro de tres años, porque me demostraría que hay continuidad por parte de sus partidos y que, además, ustedes están implicados en la seguridad vial, creen en ella y quieren trabajar a largo plazo, porque las medidas en seguridad vial son a corto plazo, a medio plazo y a largo plazo, y las que más resultados dan son las que hacemos a largo plazo.

No les voy a abrumar más con esta estrategia porque tengo poco tiempo y se tienen ustedes que ir, pero quiero decirles que, de las 172 acciones que teníamos que hacer, el director del observatorio dijo que el 90% se habían cumplido o estaban en ejecución. En 2021 no podemos hablar de acciones que están en ejecución. Pero ¿qué es eso? Ya tienen que estar todas ejecutadas. Es una manera de maquillar esto. Les digo a ustedes, y he traído aquí las pruebas —porque las tengo todas estudiadas, una por una— que hay acciones muy importantes que o no se han ejecutado o se han dejado a medio ejecutar. Y no estamos hablando ni de una ni dos ni de tres; estamos hablando de que el 80% de las acciones o no se han ejecutado o se han dejado a medio ejecutar.

Un ejemplo de acciones a medio ejecutar son los planes de seguridad vial laboral, en las empresas. Esa es una pata del banco importantísima para que, de verdad, solucionemos la siniestralidad vial en este país. Ahí se empezó con mucho ahínco y luego hemos pasado a los planes de transporte a las empresas. Pero ¿qué pasa? ¿Un plan de seguridad vial laboral es lo mismo que un plan de transporte a las empresas? Eso es mucho más *light*, porque detrás de los planes de seguridad vial laboral, como saben ustedes, vino la norma 39001, que es el sistema de gestión de la seguridad vial en las empresas, y esa una parte importantísima porque podríamos controlar varias cosas. Primero, la formación, ese reciclaje del que todos estamos hablando de aquellas personas que ya tienen un carné de conducir y, sobre todo, de aquellas personas que están en empresas que se dedican a transportar mercancías o a transportar personas. Posiblemente, sería uno de los elementos que nos ayudaría a que los vehículos de mercancías de más de 3500 kilos —digo vehículos articulados y no articulados— no se vieran implicados en los accidentes mortales en mayor número en 2019 que en 2011. Eso, si hacemos bien las cosas, no se puede dar, por tanto, la formación es importantísima. Pero también tendríamos el mantenimiento, también tendríamos las rutas seguras para ir al trabajo. Porque no sé si saben sus señorías —yo creo que sí lo saben— que más del 50% de los accidentes con víctimas en este país son *in itinere*. El dato de los accidentes *in itinere* —se lo he dado en la tabla— se les ha ido de las manos, es decir, no podemos estar en los accidentes *in itinere* en el año 2011, en 128, y en 2019, en 134. Tenemos más accidentes *in itinere* que cuando empezamos. Claro, si estamos dando bandazos y palos de ciego con ahora me dedico a los planes de seguridad vial laboral porque es muy bonito, pero luego los abandono y me voy a los planes de transporte a las empresas, no estamos creyendo en ello.

¿Que teníamos que haber hecho? Haber puesto toda la carne en el asador para implementar esos planes laborales en las empresas. ¿Y qué fue lo que hicimos? Bonificar a las empresas con una pequeña parte de las cuotas de la Seguridad Social de los trabajadores y, claro, con eso no cubrían toda la infraestructura que hay que generar para que, de verdad, un plan salga adelante y, además, tengamos un sistema de gestión de la seguridad vial laboral, que sería el último objetivo, que sería la UNE 39001, que para eso se hizo. Repito, si, por un lado, hubiéramos hecho itinerarios seguros de desplazamiento a las empresas; por otro, mantenimiento de los vehículos, formación de los trabajadores y, lo que es más importante, la medicina y el conocimiento del estado de esos trabajadores, las cosas serían diferentes. Afortunadamente, en este país tenemos más gente que trabaja que gente que, desgraciadamente, no tiene empleo. Por tanto, teníamos una pata muy importante para hacerlo, pero es un ejemplo de que no se ha hecho.

Se tendrían que haber creado los observatorios regionales de seguridad vial, que iban a aproximar a cada comunidad lo que estaba pasando en su territorio. Tampoco se crearon, y así podría seguir hasta el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 69

infinito, pero no les quiero aburrir porque me debe quedar poco tiempo y luego ustedes querrán hacer preguntas, yo les quiero contestar y nos queda todavía la Estrategia 2021-2030.

El señor **PRESIDENTE**: Le quedan diez minutos. Y le confirmo que el sonido funciona bien.

El señor **ROMERA ZARZA** (experto en vehículos de movilidad personal): Pensé que no se me oía. En una sala tan amplia y con personas que están sentadas tan atrás, pensé que no se me oía. Entonces voy a bajar el tono, porque lo estaba subiendo precisamente porque tenía la sensación de que no me oían todos ustedes. Gracias, presidente.

Acabamos con el tema de la Estrategia 2011-2020. Tenía más cosas para comentar sobre ella, pero no hay más tiempo. Es muy buena sobre el papel, pero los españoles desde hace muchísimo tiempo somos expertos en escribir espléndidamente y luego, cuando lo tenemos que trasponer, empiezan a fallar los elementos. Me gustaría que con esto no pase, porque vamos a perder una oportunidad espléndida de conseguir hacer cosas. Esta Estrategia 2021-2030, como saben ustedes, ha tenido un último acto, que ha sido precisamente la conferencia de ministros de Transportes a nivel mundial, que se celebró en Estocolmo el año pasado, del 19 al 20 de febrero de 2020. Ese ha sido el último acto, el último pistoletazo de salida de forma oficial que se ha hecho en el mundo para incorporar esta estrategia. Quisiera leerles muy rápidamente unas cosas que he resaltado de la Declaración de Estocolmo, que creo que si tenemos en cuenta, a lo mejor la estrategia esta nos funciona. Ellos decían: Reconocemos las lecciones aprendidas de la década de acción de la seguridad vial 2011-2020, como la necesidad de promover un enfoque integrado para la seguridad vial, tal como el enfoque del sistema de seguro y Visión Cero. Esto es fundamental. Yo llevo preconizando desde hace muchísimo tiempo que hay que implantar el sistema seguro, y en este país se me ha rebatido mucho porque durante muchísimos años nos hemos empeñado en que con la formación y la educación éramos capaces de que al factor humano, que es verdaderamente el responsable de la mayor parte de los accidentes que se producen, se le iba a educar y se le iba a transformar su comportamiento. Yo venía diciendo que eso es imposible, salvo que consiguiéramos sacar del coche la inteligencia artificial y metérmola nosotros. Si somos autómatas o personas con inteligencia artificial, eso sería sencillo: educarnos, formarnos y conseguir que tuviéramos todos los días el mismo comportamiento, pero como somos seres humanos que estamos sometidos a los vaivenes de la vida, entre ellos el estrés, las enfermedades y los fármacos que tenemos que tomar debido a ellas, y dado que cada día no es igual que otro, es imposible que el factor humano se comporte siempre igual. ¿Qué ocurre? Que, si falla, tenemos las otras dos patas del banco para que la silla esté equilibrada —porque con tres patas estaríamos equilibrados—, que son las infraestructuras y el vehículo. Y eso lo que tiene que hacer es paliar el efecto negativo que tendría el fallo humano total y absolutamente o aminorar las consecuencias. Por fin, ya estamos hablando del sistema seguro y, por fin, vamos a entrar precisamente a que hablemos un poco de las infraestructuras. Porque yo, que soy ingeniero de caminos y he trabajado mucho en ello, sé cómo están las infraestructuras de este país. Con muy poquitas cosas que hiciéramos, podríamos solucionar muchísimos problemas. Y luego el vehículo, eso anda solo. Es decir, la competencia que hay entre empresas ha generado que los vehículos cada vez sean más perfectos. ¿Qué tenemos que hacer ahora que hemos conseguido que los vehículos sean cada vez más perfectos? Pues que no solo sea la gama alta la que salve vidas, sino que sea también en la gama baja, que es a la que vamos a tener accesibilidad casi todos los humanos.

Tenemos que poner todo el empeño político, a nivel nacional y a nivel internacional, para que esas mejoras, esos sistemas de protección activos que se llaman —como la salida de carril, el pararte y mantener la distancia de seguridad, el controlador de velocidad, etcétera—, estén accesibles no solo para los vehículos de gama alta, sino para los vehículos de gama baja. Porque yo, con todos mis respetos, quiero que se respete tanto el medio ambiente como la vida humana. Es decir, yo creo que sin la Tierra el ser humano no puede vivir, pero si no vive ya le da lo mismo morir en Marte que en la Luna que en la Tierra. Está muy bien que los vehículos sean ecológicos y que pongamos todo el énfasis en que no contaminen, pero que salven vidas. Entonces tenemos que ir de la mano con vehículos cada vez más ecológicos pero también más seguros, porque en esta estrategia se está hablando de eso, de vehículos seguros versus vehículos ecológicos. Vamos a conseguir eso, sistemas activos, porque los pasivos ya los estamos metiendo, y entonces ya lo único que tenemos que hacer es que esos vehículos sean accesibles.

Porque lo que no es normal es que en este país un tercio del parque móvil sea anterior al año 2000. Se nos tenía que caer la cara de vergüenza. Lo que no es normal es que la vida media de los camiones, de los autobuses, de las furgonetas y de las motos esté por encima de los quince años y que los turismos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 70

estén ya por encima de los doce años y aproximándose a los trece de vida media. Un tercio del parque anterior al siglo XXI, que era como cuando hablábamos en el Renacimiento del Siglo de las Luces. Este tenía que ser el siglo de la tecnología, pero estamos con un tercio del parque muy antiguo; son ataúdes con ruedas, como digo yo. La edad media de los vehículos se nos ha disparado. ¿Por qué? Porque no hemos apostado por subvencionar de verdad los vehículos. Aquí, como he dicho, como el papel lo aguanta todo y es barato... Esto me recuerda a cuando los políticos, cuando yo me dedicaba a la ingeniería civil pura y dura, querían cumplir con algún alcalde o con alguna diputación. Entonces, ¿qué hacían? Le sacaban un proyecto en el papel para que lo viera y para hacerse la foto: Vamos a hacer un proyecto de una carretera que va a ir a no sé dónde y va a desarrollar. Y muchas veces esos proyectos se guardaban en un cajón y no salían nunca adelante. Si esto lo hacemos con la seguridad vial es inadmisibile, porque aquí no nos estamos jugando el desarrollo de una nación, nos estamos jugando las vidas. Si no hay humanos no hay desarrollo. Es como el COVID, está muy bien que no perdamos puestos de trabajo, que verdaderamente podamos trabajar pero con seguridad, es decir, si nos morimos, fallecemos y ya se acabó todo.

Por eso les digo que espero que seamos capaces de generar un plan para integrar precisamente los vehículos que sean accesibles, porque ayudemos a las personas a que renueven el parque. Y que no nos digan, como nos dijo el director del observatorio, que el doble de los vehículos nuevos eran vehículos de segunda mano. Es decir, ¿que estamos comprando más vehículos de segunda mano que de primera mano? ¿Pero no sabemos ya lo que hacen los compraventa de vehículos? Porque, desgraciadamente, en este país no son solo las casas de coches las que se dedican a esto, sino también particulares y van buscando un lucro. Entonces, ¿tenemos la garantía de que esos vehículos, de verdad, son como nos están diciendo de fiables? Yo creo que un mercado de segunda mano, con la evolución que tenemos en los vehículos, no es la solución desde el punto de vista de la seguridad vial. Por lo tanto, hemos de hacer unos planes de verdad de inversión y de ayuda a las personas para que cambien los vehículos, hemos de conseguir meter la ecología y la seguridad vial en los vehículos baratos, ayudar y subvencionar esos vehículos hasta una cierta cilindrada, por ejemplo, unas cilindradas bajas para tampoco correr mucho, que no tenga potencia el coche. Subvencionar de verdad, subvencionar también el sector del transporte por carretera que como ustedes sabrán está atomizado, es decir, que casi el 75% del sector tiene un camión o dos, o sea que son autónomos. Esas personas bastante hacen con llevar un sueldo a casa, conseguir para el gasoil porque además, como ustedes saben, como hay más demanda que oferta los precios son como son. O conseguimos eso o estamos muertos.

La segunda parte son las infraestructuras, y ahí sí que tenemos una oportunidad impresionante; lo solucionamos enseguida. Con esto acabo, y luego entramos a la rueda de preguntas, porque aquí tengo las ideas que les he dado para esta estrategia; ustedes se las miran y como voy a dejar mi correo comentamos lo que quieran, o si no ya vuelvo otro día y acabamos de comentar. No podemos tener más de la mitad de los accidentes con víctimas por salidas de vía. Aquí cuando tratamos las márgenes hay tres conceptos que tenemos que tener claros. El primero, eliminar todos los peligros que haya en las márgenes; el segundo, eliminar, alejar y, si no podemos, proteger. Desgraciadamente, en este país no se ha hecho un trabajo de márgenes desde el principio; muchísimas de las infraestructuras que tenemos son del siglo pasado y entonces los márgenes están como están. Cuando tenemos una salida de vía de un coche tenemos todas las posibilidades de que se tropiece con cualquier cosa, desde una cuneta que no es de seguridad, a un talud que no es de seguridad, a un árbol, a una torreta de la luz que tenemos por ahí. Porque como ustedes saben, el dominio público se va estrechando según la carretera va siendo menos importante. Por lo tanto, con una medida blanda que sería hacer un plan y una campaña de sistemas de contención en los márgenes de las carreteras estoy convencido de que íbamos a salvar un porrón de vidas si de verdad nos pusiéramos a hacer un estudio de eso. Eso para mí es fundamental.

Luego está la consistencia del trazado. Ahora Europa está hablando de clasificación por carreteras uniformes para esta nueva estrategia. Para ello, la uniformidad de una carretera es que usted entre en esa carretera a 80 km/h y pueda mantener los 80 km/h. Si eso lo conseguimos, conseguimos lo que los ingenieros llamamos una consistencia de trazado. Y ahí no hay sorpresas. Si eliminamos las rectas de una cierta longitud, que es donde la gente se puede dormir, y vamos con clotoides o con curvas —que vaya siempre moviendo el volante para que no te distraigas— y no cambiamos la velocidad, el factor humano no tiene sorpresas, y si no se duerme no se va a distraer. Como ya he puesto aquí, tenemos que seguir con las campañas de móviles y cada vez incrementarlas más. Pero como les decía, consistencia de trazado es que no nos encontremos curvas, que vayas a 90 en una carretera nacional, que es donde

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 71

están los problemas, y te encuentres una curva a 50, porque eso te lleva a un sobresalto. En una carretera de montaña no, porque vas continuamente igual, pero en carreteras normales, en medio valle o semionduladas eso es muy peligroso. Europa ya está hablando de que hagamos tratamiento de curvas para conseguir carreteras uniformes. Eso es fundamental.

Las inspecciones de seguridad vial y las auditorías de proyecto también son fundamentales. La diferencia entre una auditoría y una inspección de seguridad vial es que unas se hacen durante la fase de proyecto, ejecución de la obra y en el año de garantía de la carretera, y cuando ya se pone en un servicio total y absolutamente puro se hacen las inspecciones de seguridad vial. En este país no estamos haciendo inspecciones de seguridad vial a casi ninguna carretera. Las únicas en las que hemos trabajado —puedo hablar porque, como ha dicho el presidente, soy auditor de seguridad vial— solo hemos auditado la red transeuropea. Ahora vamos a auditar también las autopistas y aquellas carreteras que unan núcleos principales, lo que llaman vías principales. Pero eso es una pequeña parte de la red y deberíamos de incrementar esto. Hay que hacer inspecciones de verdad, y las inspecciones y las auditorías tienen que ser, como dice la normativa, técnicas, sistemáticas, pormenorizadas y sobre todo independientes. No puede ser que el Ministerio de Fomento —el actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana— haya estado realizando las inspecciones. La mayor parte han tenido que ser inspecciones porque cuando entró en vigor la directiva europea en 2006, y luego se traspuso, había muchas más carreteras construidas que las que se han hecho nuevas. Esas las hacían precisamente los departamentos de conservación de las unidades de carreteras del propio Ministerio de Fomento. Pero, ¿para qué hemos generado un cuerpo de auditores si luego vamos a auditar nosotros la mayor parte de la red con nuestra gente y no dejamos a un auditor independiente que lo haga? Hay más de 200 auditores entre la fase 1 y la fase 2; estamos en disposición de poder trabajar y hacer mucho bien. Ya la Unión Europea ha dicho que va a generar reuniones de auditores de toda la Unión Europea para que cuenten sus experiencias. Cuando nos llamen a nosotros o yo vaya, no sé qué voy a contar, porque con todo el trabajo que podía haber hecho y el que he hecho no hemos hecho nada.

En cuanto a control y vigilancia, otro día me gustaría hablar de dónde colocamos los radares en este país. En la estrategia hablaba de un plan de radares para los radares de tramo, los móviles y los fijos, que se tenían que colocar en aquellos sitios donde verdaderamente hagan una labor de siniestralidad. Como en cierta ocasión hace unos años, se dijo en esta Comisión y se pidió que los radares hicieran una labor de control y vigilancia de la velocidad para que cumplieran su función. No los podemos colocar en los sitios donde no están. Yo he hecho una investigación y he visto que los tramos Invive que con el ministro Zoido se descubrieron en este país, casi 1300 tramos donde había siniestralidad debido a la velocidad y que eran tramos importantes, no se han señalado. Solo se han señalado trescientos, con unas señales naranjas que les iba a traer —tengo aquí una foto y al que quiera se la enseño—, que se han puesto aprovechando los postes de señales de reducción de velocidad a 90; pero son muy pequeñitos, no los ve nadie. Para mí no podemos ocultar los radares. Hay quien dice que sí, que hay que ocultarlos. No, hay que señalarlos, porque es importante que seamos transparentes y claros. Hablamos de portales de transparencia y luego los radares no los hacemos visibles con señalización. Hay que hacerlo. Casi el 30 % de esos tramos Invive no están dentro de la relación de radares que tiene la DGT.

En tiempos de María Seguí se buscaron aquellas carreteras convencionales de alta siniestralidad y se descubrieron también más de 1500 tramos, y ni el 50 % está tampoco en esa relación de radares. Si vamos a hacer un control de la velocidad, señores, vamos a poner esos radares donde verdaderamente se está produciendo siniestralidad vial, no donde nos interesa a nosotros por otros intereses en los que no voy a entrar.

Para acabar, las campañas de control del alcohol y de las drogas. Las campañas de control del alcohol se están llevando más o menos razonablemente bien, aunque los resultados, como han visto por el indicador, no se cumplen, porque estamos aquí por encima de los límites que queríamos nosotros descubrir de aquellas personas que dan positivo con respecto a los controles. Pero es que hay un problema mucho más preocupante, que es la droga. En los fallecidos en accidentes mortales ya se analizan casi el 70 % de todos aquellos cuerpos que desgraciadamente ya han pasado a mejor vida, pero ha habido años que no analizábamos ni el 20 %. Ahora ya estamos analizando suficientes cadáveres —permítanme la expresión, aunque sea un poco fuerte— para tener unos datos importantes. Pues los datos de personas que están bajo los efectos de la droga o el alcohol en el momento del fallecimiento, y sobre todo de la droga —estamos hablando de cocaína y hachís sobre todo— son espeluznantes. No podemos hacer cien mil controles de drogas en este país, eso es imposible, pero tenemos que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 72

incrementar los controles de droga, aunque sean un poco caros; hay que incrementarlos, porque ya le digo que el problema del futuro no va a ser el alcohol, van a ser las drogas como no le pongamos freno. Ya les digo que deberíamos incrementar esos controles.

Les he dejado aquí —con esto acabo—, en la última hoja, los objetivos que tendría que conseguir la Estrategia 2021-2030 según las indicaciones de la Unión Europea, y les he puesto unas actuaciones fuerza que me parece que podrían ayudar muchísimo a conseguir esto. Pero ya digo que la Estrategia 2021-2030 tiene que ser una continuidad de la 2011-2020. Tenemos que mejorarla, es una buena estrategia desde mi punto de vista. Hagamos un diagnóstico de partida de qué hemos cumplido, qué no y por qué, y a partir de ahí funcionemos con continuidad, como me gustaría que funcionáramos siempre en esto, en vez de romper con lo de atrás y empezando de cero, porque así no se construye nada. Si queremos construir una casa no nos quedamos en el primer piso, después del primero tienen que venir el segundo, el tercero y el cuarto; no hacemos otra casa al lado de un piso; aprovechemos y vayamos subiendo en la escala.

Muchas gracias por su atención. Siento no haber sido suficientemente extenso, pero no tengo tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene usted además después diez minutos más para contestar a los grupos. Ha sido suficientemente extenso; ha tenido 37 minutos y yo creo que ha sido muy oportuna su intervención.

Vamos a escuchar a los grupos parlamentarios y le digo que a continuación podrá usted intervenir otros diez minutos para contestar o rematar algunas de las cuestiones que ha planteado.

En primer lugar, por el Grupo Republicano, tiene la palabra la señora Granollers.

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

Señor Romera, dice que no se ha extendido y quizás ha sido el que más rato ha tenido para exponernos su programa. Solamente le voy a hacer un par de matices porque creo que se ha centrado mucho en la estrategia que no se cumplió. Me gustaría volver a 2009 y que todo aquel dinero que se invirtió en aeropuertos que ahora están vacíos —y que siempre se supo que no servirían para nada—, se hubiese invertido en infraestructuras de trenes. Si hay un transporte seguro que podría ser público y con el que podríamos estar bien comunicados todos sería el ferrocarril, y no los aeropuertos, que sabemos que la mayor parte quedaron vacíos y con unos gastos enormes y muchos, demasiados, casos de corrupción. Si tan bien estaba, ¿qué fue lo que falló en esta estrategia? Lo que está claro es que si una cosa en el papel está bien pero después no funciona es que quizá en el papel no estaba bien. Es un pensamiento.

Ha hablado de implementar un sistema seguro, formación y educación, que dice que no han servido. ¿Usted cree realmente que se ha invertido en formación y educación? Porque, si no lo tengo mal entendido, en las escuelas no existe la asignatura de formación vial todavía, que sería muy necesaria. Por tanto, es posible que no se haya invertido en formación ni en educación. El tema de las drogas y el alcohol, exceder límites de velocidad, etcétera, esto es formación y educación. Si nosotros formamos a los niños y a las niñas explicándoles que conducir un vehículo les puede costar la vida, es probable que cuando son pequeños se vayan formando, pero si esto no lo hacemos después no podemos decir que no ha funcionado. Solamente eran estas variantes.

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

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: No he podido escucharle; le escucharé después en *streaming*. Le presento mis excusas, pero seguiré su segundo turno con mucha atención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Gorospe.  
Señor Alcaraz, por el Grupo VOX, tiene la palabra.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Gracias, presidente.

Gracias, señor Romera. Como auditor quería hacerle una pregunta, o más bien dos pero en la misma línea. Una en cuanto a la directiva europea, donde dice que hay que auditar las carreteras desde los núcleos urbanos de las ciudades. No sé si tiene conocimiento de si realmente esa auditoría que nos pide la directiva europea se está llevando a cabo y se están auditando precisamente las carreteras que están dentro de los núcleos urbanos. Con respecto al uso de esos núcleos urbanos, donde tiene una principal incidencia y que están metidos en toda la estrategia dentro del plan de movilidad de cara a la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 73

Agenda 2030, me quiero referir a los vehículos de movilidad personal, entre ellos los patinetes eléctricos y las bicicletas. Ha habido un cambio legislativo recientemente, que aplaudimos, pero creemos, a raíz de la iniciativa expuesta por VOX, que es insuficiente. Creemos que se puede mejorar y quisiera saber su punto de vista sobre el hecho de que a lo mejor sería conveniente que esos vehículos tuvieran un seguro obligatorio en tanto que realmente tienen un precio bastante accesible para cualquier usuario. Usted ha hecho referencia también al registro. Aunque no llevara ningún coste, no estaría mal que se tuviera un registro.

Hay algo sobre lo que han hecho mucho hincapié aquí las asociaciones de víctimas de tráfico, a pesar de lo incómodo que es tenerlo, pero salva vidas, y es el uso del casco. Quisiera saber qué visión tiene usted sobre los vehículos de movilidad personal y el uso del casco, la protección hacia otros usuarios con el seguro obligatorio. Por otra parte, aunque se exige por la noche un chaleco reflectante o la iluminación, hay días muy oscuros en los que yo he visto por Madrid pasear a muchísimos usuarios de patinetes eléctricos con ropa negra y es casi imposible visualizarlos, sobre todo, si hay niebla. Eso no se ha tenido en cuenta. No sé si usted está a favor de que tengan algo de iluminación durante todo el día o algún tipo de chaleco reflectante.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Popular, tiene la palabra la señora Gázquez. Cuando quiera.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Gracias, presidente. Buenas tardes.

Por el perfil del compareciente, mis cuestiones se van a centrar en los indicadores y valoraciones que relacionan el estado de las carreteras y la siniestralidad. Este último punto es fundamental para esta Comisión, lógicamente, porque entendemos que este Gobierno está demostrando una desidia total sobre la conservación de infraestructuras.

Señor Romera, usted y yo nos conocemos de mi vida anterior, cuando era presidenta del Colegio de Ingenieros Civiles, sí, y hemos compartido algún foro en el que hemos estado de acuerdo en muchas cosas, lógicamente. Uno de los últimos que yo recuerdo fue en la Universidad Europea, en una mesa que compartimos, y —va a ser mi primera pregunta, por pura curiosidad— usted manifestó que a los sesenta y cinco años había que entregar el carné y que usted a los sesenta y cinco años iba a entregarlo. Yo manifesté lo contrario, yo dije que entendía que a los sesenta y cinco años apenas habíamos empezado la vida. Creo que si tienes plenitud física y psíquica podrás conducir hasta que las pruebas te avalen. Creo recordar que usted manifestó eso y tenía curiosidad por saber si lo había cumplido y había entregado el carné. Pero vamos a lo que realmente nos ocupa en esta Comisión.

Nos gustaría que nos ilustrara sobre su criterio técnico en varios temas que pivotan sobre dos fundamentales, sobre los planes de auditoría y los planes de conservación de carreteras, pero no solo sobre el estado de la propia infraestructura, sino sobre el estado de los elementos propios de la seguridad vial. Desde este grupo proponemos y defendemos sistemáticamente un plan de auditorías que identifique los puntos negros, según la nomenclatura de la DGT, o los TCA, según la nomenclatura del ministerio, pero, insisto, no solo que refleje el estado del firme, de la base, de la subbase, dimensiones de arcenes, sección o trazado que pueda ser mejorado, consideramos también fundamental que se identifiquen los elementos de seguridad vial: señalización vertical y señalización horizontal. Por ejemplo, el deterioro de las pinturas es alarmante en nuestra red viaria, al igual que la falta de visibilidad de muchas señales por carencia de desbroce. Y posteriormente a esas conclusiones de ese plan de auditorías, sería necesario un plan de choque de ejecución de obras como el programado por el ministro Zoido.

Nuestras preguntas se centran en que nos aporte consideraciones sobre los siguientes puntos. Sobre el plan de auditorías, qué periodicidad considera necesaria para su realización y qué tramos y redes de carreteras priorizaría, y exactamente igual para el plan de conservación. He tenido acceso a varios informes sobre la pérdida de valor patrimonial de nuestras infraestructuras, y me gustaría que nos expusiera su opinión sobre ello. Y dentro de las actuaciones concretas y específicas —también lo consideraríamos por orden de prioridades, para poder establecerlo nosotros en nuestras proposiciones— cuáles considera fundamentales: reposición de firmes, relleno de bases instalación de bandas sonoras, eliminación de taludes, revisión de cambios de rasante, recálculo de peraltes o rediseño de intersecciones, entre otras. En todo caso, quedamos a la espera de sus contestaciones.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 74

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

Para concluir este trámite del turno de portavoces, el señor Ruiz i Carbonell, por el Grupo Socialista, tiene la palabra. Cuando quiera.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: *Moltes gràcies, senyor president.*

En primer lugar, tomamos nota de su intervención y haremos todo lo posible para que sus temores no se vean confirmados, al revés. En todo caso, solo le digo que el director general ya ha comparecido dos veces en esta Comisión y tiene el firme propósito de que esos temores que usted ha manifestado no se confirmen en cuanto a la Estrategia española de seguridad. Además, muchas gracias por los datos que nos ha aportado; nos hubiera gustado tenerlos antes, pero nunca es tarde si la dicha es buena.

Luego, hay otra cosa. Yo he venido aquí a hablar sobre vehículos de movilidad personal, porque es lo que dice la comparecencia: número 6, 18:30, don Andrés Luis Romera Zarza, experto en vehículos de movilidad personal. Entonces, me había preocupado de leer cuatro cosas y alguna noticia y de pensar un poco, y claro, no puedo dejar de hacerle preguntas, al tener un experto como usted delante. Son preguntas muy sencillas. Bueno, si usted hubiera hablado de este tema que tenemos en el orden del día, le hubiera hecho alguna más, porque visto lo mucho que sabe de todos estos temas —es la impresión que me ha dado—, seguro que me hubiera suscitado más preguntas.

La verdad es que cuando oí hablar de todo esto que yo llamo, como se dice popularmente, patinetes —aunque tiene muchos nombres y son cosas diferentes—, cuando se empezaron a popularizar, sin reflexionarlo mucho, me hice firme partidario de ellos, porque me parecía que sustituirían al coche particular —no lo pensé mucho—, que eran menos contaminantes y que eran más ecológicos. Sigo siendo partidario, pero resulta que tengo un vecino que iba andando al trabajo y ahora va en patinete. Parecerá una tontería lo que acabo de decir, pero es que me ha comentado que no es el único de su trabajo y que antes iban andando. Entonces, me ha hecho reflexionar que yo estaba pensando que el patinete sustituiría al coche privado, pero a lo mejor a lo que acaba sustituyendo es a los paseos en ciudades medianas o pequeñas como la mía, yo soy de Tarragona; ya sé que por el acento no se me nota. Entonces, claro, para ir al trabajo o para ir a hacer una gestión al banco o para ir al gimnasio o para ir al teatro o al cine, que en ciudades pequeñas y medianas puedes ir andando, o para hacer cualquier gestión, a ver si va a resultar... Bueno, eso es lo que pensé. Pero, además, si reflexionas un poco más, llegas a la conclusión de que también puede sustituir a las carreras del taxi y a trayectos de metro o de autobús, aunque el metro es ya para ciudades un poco más grandes. ¿Sabe si en los países donde los patinetes circulan desde hace algún tiempo más y, por tanto, ya han podido hacer algún estudio sobre ello, este efecto se produce? Es algo que se me ha ocurrido, y más ahora cuando debido a la pandemia a muchos nos produce una mala sensación ver autobuses o metros o trenes llenos y puede haber una tendencia a eso. ¿Se imaginan montones de patinetes por la calle y autobuses vacíos?

Hay un aparcamiento de bicicletas aquí cerca, en la Carrera de San Jerónimo y, viniendo hacia aquí, he recordado cuando empezó a instalarse el Bicing en Barcelona. Hubo una discusión que no recuerdo muy bien, pero que se basaba en lo siguiente: durante el día, la ciudad de Barcelona es como es, y por la noche había toda una flota de camionetas recogiendo las bicicletas, que estaban en el puerto, en la Barceloneta, en las playas, y repartiéndolas por toda la ciudad. Y se me pasó otra idea por la cabeza: a ver si resulta que lo que vamos a dejar de gastar porque esto es más ecológico lo vamos a acabar gastando con las dichas camionetas. No lo sé, pero en muchas ciudades habrá que hacer eso, porque las ciudades son como son y tienen pendientes importantes.

Después hay otra cuestión, por si podría hacer alguna aclaración sobre este tema. Al mirar esto me he encontrado muchos nombres, todos en inglés —yo tengo una pronunciación horrible en inglés—, como *segway*, *hoverboard*..., en fin, son un montón. ¿Se puede decir que unos sean más seguros que otros de cara a la seguridad tanto del que los utiliza como de los peatones? ¿Tiene usted información sobre eso? O, si hay alguna cosa, ¿me indica dónde la puedo encontrar?

Otra cosa que me tiene un poco preocupado. La nota del ministerio dice que el 11 de mayo es cuando los ayuntamientos ya tendrían que tener toda su señalización adaptada. ¿A usted le parece que los ayuntamientos están haciendo su labor, su trabajo? ¿Habrá tiempo para que lo hagan de aquí a entonces?

Luego hay otra cuestión que también me preocupa: estos vehículos podrán ir hasta 25 kilómetros por hora, ¿no? ¿En otros países se exige algún tipo de curso, carné o algo? Porque, claro, al final si estos van a 25 kilómetros por hora y los coches a 30, total, por 5 kilómetros por hora de más, resulta que unos tendrán carné y los otros no. No sé, a lo mejor resulta que ni conocen las señales de conducir.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 75

Para terminar, me he encontrado en más de una ocasión un comentario con esto de los patinetes eléctricos: que no pueden utilizarse en caso de lluvia. En fin, ¿más allá de que pueda estar resbaladizo?, porque, claro, si está resbaladizo el suelo, no.

En todo caso le reitero las gracias por su anterior intervención y por el tono que ha tenido y también por sus respuestas a mis preguntas. *Moltes gràcies per la seva atenció.*

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ruiz i Carbonell.

Para concluir la comparecencia y contestar a las cuestiones o para añadir alguna consideración o algunas reflexiones, el profesor Romera tiene la palabra.

El señor **ROMERA ZARZA** (experto en vehículos de movilidad personal): Voy a ir contestando, si les parece, por orden, y espero no dejarme nada en el tintero, porque han hecho ustedes bastantes preguntas y muy variadas.

Primero, estábamos hablando aquí de una cuestión que no era de la que yo venía aquí a hablar, porque yo venía a hablar de seguridad vial y no de ferrocarriles frente a aeropuertos construidos. Lo que sí que les podría decir es que hay una idea generalizada en todo el mundo de que la distancia para un ferrocarril de alta velocidad son los 600 kilómetros de distancia, es decir, esa es la rentabilidad máxima de un ferrocarril. Cuando pasas de eso ya los tiempos que tú tardas en viajar en avión se compensan con las demoras que tienes en ir al aeropuerto, facturar si tienes que facturar, volver de facturar, etcétera. En este país hemos hecho una política de ferrocarriles. Yo tuve la suerte de participar en el primer ferrocarril de alta velocidad que se construyó —haciendo un tramo en la provincia de Toledo—, que iba de Madrid a Sevilla, cuando tuvimos la Expo de Sevilla, y soy un partidario del ferrocarril. He dado clases de ferrocarriles en la Universidad Politécnica, en la que he sido profesor, y soy un firme defensor de los ferrocarriles, pero hasta su distancia máxima. No contaminan, son rápidos, te permiten trabajar y tienes más espacio que en un avión. Para mí tienen muchas ventajas, pero ya digo que los aviones también son necesarios en su distancia. Ahora, cuando conteste al señor Ruiz, del Grupo Socialista, ya hablaremos de la bicicleta, los desplazamientos a pie y en vehículos de movilidad personal, porque cada cosa tiene también su utilidad.

¿Por qué fallo la 2011-2020? Es la segunda pregunta que me ha hecho. Ya le digo, primero porque los instrumentos para hacer su seguimiento no se pusieron en marcha y, por tanto, no había instrumentos de control para hacerlo; porque los indicadores eran pocos y, cuando se desviaban, no hacíamos una revisión a mitad para corregir lo que teníamos que corregir, y porque muchas de las actuaciones que había que hacer no se hicieron. Ahora entraré en la formación, la educación y el reciclaje. Soy un firme partidario; a lo mejor no me he explicado bien. Lo que he dicho es que en este país he venido oyendo a mis colegas decir que solo con eso éramos capaces de revertir la siniestralidad vial, y yo lo que digo es que no es solo con eso; eso es muy importante, pero no solo con eso. Volviendo a su pregunta, una de las cosas fundamentales en las que ha fallado esta estrategia 2011-2020, ha sido precisamente la incorporación de una asignatura de seguridad vial desde la educación infantil, continuándola luego con la secundaria y la universidad. Le puedo decir que, aprovechando Bolonia, yo incorporé en el plan de estudios —porque tuve la suerte de que en Ingeniería Civil participé en él— una asignatura que todavía se sigue impartiendo, que se llama Movilidad, accesibilidad y seguridad vial, porque mis compañeros tenían que salir a la calle sabiendo lo que era la movilidad, no que se lo contáramos; sabiendo que la accesibilidad es muy importante —y ahora hablaré de ella cuando hablemos de los desplazamientos a pie, en patinete y en bicicleta— y la seguridad vial también. Por lo tanto, soy un firme defensor de la educación y la formación. Primero educamos, luego formamos y luego reciclamos, y eso no lo estamos haciendo. Esta estrategia había incorporado que se iba a fomentar e impulsar la educación como asignatura desde abajo, y no se ha hecho. He dicho que soy un defensor del sistema seguro, porque es una implementación que a corto y a medio plazo nos puede salvar vidas. La educación, la formación y el reciclaje son a largo plazo, y hemos perdido ya mucho tiempo. Cuando nosotros sembremos, para recoger esos frutos tienen que pasar por lo menos tres quinquenios, quince años, y no podemos esperar quince años porque esta estrategia se nos va. Eso no lo tenemos que abandonar. Una de las ideas que les he puesto ahí, en las actuaciones fuertes para esto, es educación, formación y reciclaje, porque yo soy un firme defensor de esto, pero esto es a largo plazo, y tenemos que implementar medidas a medio y a corto plazo para que esta estrategia consiga de verdad sus frutos y no sea como esta otra estrategia que, desde mi punto de vista, ha sido fallida, y lo ha sido básicamente por esos motivos. No sé si le he contestado suficientemente a la pregunta.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 76

Ya le he contestado también al tema de la formación y educación que me decía usted. Es fundamental. Desde abajo, vamos a sembrar el arbolito y vamos a regarle para que vaya creciendo, y cuando llegue arriba seguramente el sistema se muere ya él solito, porque el factor humano está educado. ¿Me explico? Pero no lo hemos hecho todavía. Entonces, esa es una medida que tenemos que tomar. Pero vamos de verdad a apostar, porque luego, cuando llegan las leyes pasa como la seguridad vial. Aquí se personalizan las leyes de los partidos, y la educación tiene que ser una cosa de todos. Nos tenemos que poner en una ley de educación, y ya han visto ustedes las leyes que han pasado por este país. No quiero entrar en ellas, porque es un tema suyo, pero visto desde la calle, eso es inaudito, porque, desde mi punto de vista, educación, seguridad vial, sanidad y seguridad son derechos de todos y nos tenemos que poner de acuerdo en ellos, porque es lo que nos va a dar el futuro; luego, medioambiente, claro. Espero que le haya contestado.

Voy a contestar luego a lo otro. He hablado de las auditorías, sobre todo en infraestructuras de carreteras, porque ahí es donde tenemos el mayor porcentaje de fallecidos y heridos graves, más que en la vía urbana. Pero yo vengo preconizando desde hace muchísimo tiempo que no tenemos que hablar solo de planes urbanos sostenibles, es decir, planes de movilidad urbana sostenible, sino que tenemos que hablar de planes de movilidad urbana, sostenibles y seguros. Entonces, tenemos que incorporar la seguridad. Porque nosotros empezamos haciendo unos planes de seguridad vial urbana y los abandonamos también. Esta estrategia dijo que había que ponerlos en marcha. Se creó una guía tipo para hacerlos, cuatro ayuntamientos los hicieron y ahí se quedó muerto. Si de verdad estamos en los planes urbanos de movilidad sostenible, incorporemos la seguridad, porque, como ya he dicho muchas veces, para mí es muy importante el medio ambiente, pero lo son también las personas. Si conservamos el medio ambiente, lo perpetuamos, y perpetuar el medio ambiente es dejárselo a la siguiente generación como mínimo como nos lo hemos encontrado. Eso es la sostenibilidad. Eso es muy importante porque, además, nos va a evitar enfermedades pulmonares, de oído por el ruido, etcétera. Todo lo que sea contaminación atmosférica o acústica tenemos que estar peleando por ello, pero la seguridad también.

Tenemos que incorporar a los planes de movilidad urbana sostenible, los PMUS, lo que yo llamo 'pmusys', que son planes de movilidad urbana sostenibles y seguros, y llevo luchando mucho tiempo por ellos. Porque ya hemos visto que cuando hemos hecho, por un lado, planes de seguridad vial urbana y, por otro lado, los planes de movilidad urbana sostenible, uno se ha muerto. Entonces, incorporémoslos. Y una parte importante para esa seguridad urbana son las auditorías de seguridad vial urbanas. Son un instrumento fundamental, porque nos van a permitir descubrir en las ciudades dónde tenemos la problemática de la siniestralidad, con los usuarios vulnerables, porque son verdaderamente el grupo de riesgo que tenemos en las ciudades —bicicleta, peatón y ahora vehículos de movilidad personal, básicamente—, los ciclomotores y, en menor medida, las motos, porque el problema con las motos lo tenemos en las carreteras convencionales, que es donde fallecen y están los heridos graves. Son importantísimas las auditorías de seguridad vial urbana, desde mi punto de vista, pero para incorporar precisamente esa pata que le falta a los planes urbanos de movilidad sostenible, que es la seguridad, y hay que incorporarlos y, desde luego, no dejarlos en el cajón, porque estoy harto de colaborar en planes que se hacen, se anuncian en prensa y luego se van al cajón, porque, claro, hay que implementar las actuaciones y no hay dinero para implementarlas. En este país nos estamos haciendo trampas al solitario, y eso es lo peor que hay, porque puedes hacer trampas jugando al póquer para llevarte una pasta, pero hacerte trampas a ti mismo me parece lamentable.

Los VMP. Agradezco las palabras que me definen como un experto. Llevo tiempo trabajando en este asunto, desde que oí hablar de ellos. Este no es un fenómeno español ni europeo, es un fenómeno estadounidense. En Estados Unidos empezaron a tener un problema hace casi seis o siete años, o sea, yo ya veía venir esto. Hemos tenido problemas con los usuarios vulnerables de la bicicleta, que tenían que pedalear hasta que llegaron las bicicletas de pedaleo asistido, imagínense poner en la calle un vehículo que puede coger los 25 kilómetros por hora. Ese es un usuario vulnerable y encima veloz. Me recordaba a los dibujos animados aquellos del Coyote y el Beep Beep, en los que nunca cogía el Coyote al Beep Beep porque era más listo que él y además corría como un condenado. Pues esto es lo mismo, un vulnerable montado en un patinete. Hay que legislarlo bien. Ya por fin hemos conseguido que se haga algo, que es decir por donde no pueden circular los patinetes, pero ahora habría que decir por donde pueden circular, porque yo, en esta primera aproximación a la regulación, no he visto que digan que pueden ir por los carriles segregados, que es por donde deberían ir.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 77

Lo primero que yo haría sería decir: ¿quién se puede montar en un patinete? Pues, lo que con cualquier otro vehículo motorizado, aunque esté limitado a 25 kilómetros por hora, porque, claro, de 25 a 40 kilómetros, que es el siguiente salto, ya se tienen que demostrar unas aptitudes, porque se entra en una categoría superior, pero ¿qué pasa, de 6 a 25 kilómetros? De 0 a 6 kilómetros se llaman juguetes, pero de 6 a 25, ¿qué pasa? ¿No se acredita nada? Yo creo que hay que acreditarlo por el bien de dos colectivos que para mí son muy importantes y que ahora están sufriendo muchísimo. Uno son las personas mayores, que las vamos a ver. No sé qué edad tendrá ese vecino suyo, pero vamos a ver a personas de mi edad; luego voy a contestar con respecto al carné y a los sesenta y cinco años. Volviendo a lo que estamos hablando, tenemos que demostrar unas aptitudes de conocimientos y unas aptitudes de destreza por el bien de las personas que se montan en esos patinetes. Para mí eso es lo importante. No podemos poner en la calle a una persona que, por sus condiciones físicas, no tiene equilibrio y no ha demostrado una destreza, y tampoco podemos poner a un chavalín. Nos tenemos que poner de acuerdo en dónde cortamos, es decir, si se los damos con quince años, con dieciséis o con diecisiete. Lo normal en toda Europa y en el mundo es que la edad mínima para que uno pueda circular con un vehículo de movilidad personal, con un patinete de los que hablaba usted, esté entre los quince y los dieciséis años. Nos tenemos que poner de acuerdo, pero, en cualquier caso, cortemos en los quince o en los dieciséis, esta educación vial que no les hemos dado desde abajo tenemos que dársela ahora. Yo soy partidario de que se les den unos cursos, unas horas, no muchas —estoy hablando de tres o cuatro horas, no necesitamos más—, donde se les enseñe seguridad vial, las señales, las preferencias en las intersecciones, cómo hay que circular en una glorieta, etcétera. Una persona que tenga un carné de otro tipo ya conoce eso, en teoría, pero luego hay que demostrar destreza, porque estos chavales son de goma, como lo éramos nosotros. A mí ya casi se me olvida, pero yo antes me caía y no me pasaba nada y ahora me caigo y... Los chavalines son de goma, pero nosotros, con una cierta edad ya no somos de goma, vamos perdiendo elasticidad con los años, por lo que hay que demostrar la habilidad en un circuito. Yo el otro día vi uno que tienen en Chestre, una especie de parque infantil de los que la DGT empezó a montar y que luego no lo ha conservado adecuadamente, como debiera de ser, seguramente por falta de fondos. Todos ustedes hablan del mantenimiento. ¿Qué pasa, construimos y luego qué? Es como si uno se compra el mejor Geyperman, aquel que era de hierro, y luego lo deja en casa a la intemperie. Pues no, lo guardaba en la mejor cajita y cerca de él, lo cuidaba como si fuera un hijo. Pues eso tenemos que hacer con todo lo que construimos, saber que no solo es construirlo, sino luego conservarlo y mantenerlo. Por tanto, contestando a los dos grupos, lo primero para mí es formación y acreditación de la destreza y de los conocimientos. No hace falta un examen, sino darles un curso donde puedan adquirir esas dos cosas. Por un lado, conocimientos técnicos y, por otro, destreza y ya los tenemos en disposición del patinete.

¿Qué es lo primero que haría yo? Porque aquí sí que hemos hablado de qué no pueden hacer. No pueden conducir con móvil, no pueden conducir drogados, no pueden conducir beodos, etcétera. Si yo veo una actitud de una persona que no es adecuada y le hago una foto, ¿cómo identifico ese patinete? ¿Con una pegatina de un código de barras? Tendremos que matricularlos. Yo soy partidario que se matriculen, como en los años sesenta estaban las bicicletas. Y soy partidario también de matricular las bicicletas para que, si queremos utilizar un indicador como el que he dicho antes, sepamos cuál es el parque móvil. No hace falta que paguen impuestos, sino únicamente que los ayuntamientos les pongan una chapa. Pues a los patinetes yo les pondría una chapa.

Afortunadamente, con lo que hemos legislado, ya sabemos que los patinetes van a cumplir todas las prescripciones técnicas que tienen que cumplir. Eso quiere decir que, desde el punto de vista de la seguridad del propio patinete, va a estar acreditado por un sello de la UE. Esto es, que voy a coger el patinete y una rueda no se me va a quedar por el camino la primera vez que salga, porque nos van a asegurar que el ensamblaje y los materiales utilizados para construir este patinete son los adecuados. Por tanto, ya tenemos a la persona adecuada, un instrumento que en teoría tiene unas condiciones de calidad que nos han garantizado unos ensayos que se han hecho y una identificación, y ahora ya nos montamos en él. ¿Y qué tenemos que hacer? Pues lo primero que tenemos que hacer es evitar los accidentes. ¿Y cómo evitaríamos los accidentes? Pues no dejando que el patinete se mezcle con vehículos que van a 50 kilómetros por hora. Tienen que ir a 30 —ya lo han dicho—, y por las aceras no pueden ir, porque la diferencia de velocidad con respecto a los peatones es la misma que ellos tienen en relación con otros vehículos. ¿Por qué no van por carriles segregados? La solución de la seguridad vial de los ciclistas en las ciudades y de estos vehículos de movilidad personal es un problema que se nos viene encima, queramos o no —cuando me toque contestarle, hablaremos de a pie, en bicicleta o en vehículo de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 78

movilidad personal—, y tendremos que hablar de que preferentemente vayan por carriles segregados. Debemos hacer de verdad una política de carriles segregados, porque hacer una política de carriles segregados no es pintar un 30 en el pavimento y el símbolo de una bicicleta. Eso no es segregar. De verdad, de verdad, tenemos que segregar. A mí me han dicho muchas veces: Bueno, segregamos, pero ¿de dónde sacamos el espacio? De las aceras, no. Me hubiera gustado que alguien me hubiera preguntado por qué no he hablado de los itinerarios peatonales seguros, porque eso es fundamental para nuestros mayores. Les recuerdo que hay estudios que dicen que en los años cincuenta casi el 50 % de la población —entre el 40 y el 50 %, dependiendo de los estudios— va a tener más de 65 años. Hayan entregado o no el carné de conducir, los van a tener y van a ser peatones, con lo cual tendremos que habernos asegurado itinerarios peatonales seguros, como yo digo, y accesibles, porque hay otra figura, personas víctimas, heridos graves y otros discapacitados, que, desgraciadamente, han nacido así o con carencias, como puede ser una ceguera, y no estamos pensando en esos itinerarios accesibles para ellos. Este COVID yo creo que va a cambiar los hábitos de desplazamiento y, afortunadamente, vamos a andar más, porque hemos echado tanto de menos salir a la calle que, ahora, ese síndrome va a hacer que nos volvamos peatones. Ya es hora de que de verdad, de verdad pensemos en los itinerarios peatonales seguros para todos aquellos usuarios vulnerables, y los vehículos de movilidad personal y las bicicletas son vulnerables. Yo haría una política de verdad, de verdad de carriles segregados para que puedan circular por ahí y no se mezclen con el tráfico, porque sacándolos del tráfico conseguiremos que no haya accidentes. Si nos ponemos de acuerdo sobre por dónde no pueden circular y por dónde deberían circular preferentemente, ya estamos en disposición de ponernos a circular.

Tenemos la formación, tenemos un patinete identificado, que además tiene calidad suficiente y no se puede dopar, porque, claro, esa es una de las primeras cosas que nos tienen que asegurar, que no se dopa. No podemos leer la noticia de que un señor iba en patinete a 90 o 100 kilómetros por hora porque había dopado el patinete. Si nos aseguramos de que tenemos esas circunstancias, vamos a montarnos en él. ¿Y cómo nos tenemos que montar? Con casco. Europa ya ha dicho que en la Estrategia 2021-2030 una de las cosas fundamentales que hay que hacer es intentar que todos los usuarios de bicicletas lleven casco; todos los usuarios, no hasta dieciséis años. Todos los usuarios, tengan la edad que tengan, deben llevar casco tanto en los tramos urbanos como en los interurbanos, porque ya saben que se pueden evitar el 60 o el 70 % de las lesiones craneales, que pueden dejar a una persona fallecida o herida grave. Por tanto, si Europa lo está diciendo, sabiendo que algunos países tienen legislación sobre el casco y otros no, vamos a legislar con casco siguiendo las recomendaciones de Europa y vamos a poner casco a los ciclistas y se lo vamos a poner también, con mayor motivo, a los vehículos de movilidad personal. Esa es mi idea. Deberían ir con un casco, como mínimo, y con un chaleco reflectante o con algo reflectante, que pueden ser unas bandas o lo que sea, porque si las condiciones atmosféricas varían o las condiciones atmosféricas son las del norte de España o las del centro de la meseta del Ebro —si hay alguien aquí de allí, conocerá las nieblas que se meten por ahí en algunos sitios—, nos podemos encontrar con que a las doce de la mañana no se ve nada. Por tanto, habría que colocarle un chaleco reflectante y que no se lo quite nunca. Es como el cinturón de seguridad en el coche. Nos lo ponemos vayamos a 10 kilómetros por hora o a 110. Sabemos que nos lo tenemos que poner. Pues con el chaleco reflectante pasa lo mismo, puesto desde que sales de casa; el casco y el chaleco reflectante.

Luego, que los padres o los tutores no tengan que responder por esas personas si tienen un accidente. Tenemos que hacer un seguro de responsabilidad civil para que esas personas puedan circular sabiendo que sus tutores o sus padres no van a responder por un posible accidente del que hayan sido culpables. El seguro para mí es otra cosa fundamental. Si conseguimos eso, creo que estamos haciendo una buena legislación de los patinetes, porque es un problema que el mismo director del observatorio señalaba al aludir a un estudio de Línea Directa, que recogía que en 2018 había ya aquí 2,2 millones de vehículos de movilidad personal. Yo me empecé a preocupar por este asunto cuando llamé al diario *Marca* —que hizo una campaña de patinetes precisamente a finales de 2017, por la que conseguías un patinete a un precio muy económico comprando el periódico durante treinta días— y pregunté cuántos suscriptores habían pedido el patinete y se me contestó que un cuarto de millón de personas, y yo pensé: ¡la que se nos viene encima solo en Navidades! Por tanto, es un problema al que o le damos un tratamiento de una criatura nueva, de verdad bueno desde el principio, o se nos va a ir de las manos y luego vamos a tener que hacer en lugar de políticas preventivas, políticas sanitarias; pues, antes de poner la tiritita, vamos a intentar no tener heridas. Esto en cuanto a los vehículos de movilidad personal.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 79

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego un poco de síntesis, señor Romera, para ir terminando.

El señor **ROMERA ZARZA** (experto en vehículos de movilidad personal): Venga, voy a hacer una síntesis.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El señor **ROMERA ZARZA** (experto en vehículos de movilidad personal): En cuanto al carné a los 65 años. Yo sí he dicho lo de los 65 años en el sentido de que si no estaba en condiciones de circular, entregaría el carné a los 65 años, porque aquí tenemos un problema, y es que los fallecidos y los heridos graves, si los dividimos por el rango de edad tanto de conductores de esa edad o de población de esa edad, nos sale el ratio relativo más alto, y ahí tenemos un problema que estamos ocultando, que son los conductores mayores de 65 años. Si no estoy en condiciones, lo entrego. Pero ¿quién tiene que decir que estoy en condiciones? ¿Los test psicotécnicos que se hacen? Tenemos casi tres mil empresas que se dedican a eso, según el último estudio de 2019. ¿Qué inspecciones les hacemos? Yo he visto por ahí que la DGT tenía un propósito, que no sé si cumplirá porque no he logrado el dato, de hacer dos inspecciones al año a cada centro, pero es que además hay un 5% de empresas que se dice que son ilegales, según noticias de prensa, que se sabe que están ahí sin cumplir los requisitos para que la DGT te dé la apertura. Por tanto, todos hemos pasado por ahí y sabemos cómo se hacen las cosas. Esa no es la solución. ¿Está la solución en la familia? No, se ha visto que no, ni la familia ni el médico de cabecera son capaces de conseguir que esa persona reconozca que no está en condiciones de conducir.

Entonces, ¿quién lo tiene que hacer? Pues un reciclaje y una prueba, es la única manera. Pero también podríamos hablar de los 65 a los 70 porque antes uno se jubilaba a los 65 y ahora se jubila a los sesenta y muchos, y una persona puede argumentar que hasta que no se jubile no le pueden quitar la herramienta de trabajo, que es un argumento irrefutable, pero cuando usted ya se ha jubilado, esa herramienta de trabajo, como es el coche, ya no es tan necesaria y, por tanto, vamos a ver si usted se ha reciclado y si está en condiciones de conducir. Además, si somos capaces de cambiar estos vehículos con los sistemas activos que les he dicho antes, vamos a tener que reciclar a los conductores porque hay muchas personas que para un vehículo de estos, que parecen el coche fantástico, no están preparadas y si tenemos que reciclar a personas entre los 18 y 65 años, con más motivo a los mayores de 65 años, porque esos ataúdes con ruedas que les mencionaba están mayoritariamente en las poblaciones rurales y en manos de personas mayores, que cuando salen a la carretera a la falta de reflejos se une un vehículo que no reúne todas las medidas de seguridad necesarias y se produce lo que se produce. Es relativamente el grupo más peligroso.

En cuanto a planes de auditorías y planes de conservación, soy total y absolutamente partidario de los planes de auditorías. Pero, desgraciadamente, los planes de auditoría en este país los vamos a hacer cada vez menos porque vamos a hacer cada vez menos proyectos nuevos, por lo que tendremos que hablar de planes de inspecciones de seguridad vial, es decir, las inspecciones de seguridad vial. Hay que auditar la carretera y tenemos que empezar por aquellas carreteras que más puntos calientes tienen, es decir, el concepto ya no es punto negro, que se abandonó en 2014 por la DGT, y por eso en estos datos que les he citado hay un indicador anterior que no he podido seguir, que eran los puntos negros, porque ya en 2014 se abandonó este concepto. El Estado ha estado trabajando desde hace mucho tiempo con los tramos de concentración de accidentes, pero, ahora, con esta nueva estrategia que tenemos, lo importante son las víctimas y los heridos graves, por lo que tenemos que identificar en las carreteras los puntos o los tramos donde se nos están produciendo mayoritariamente los heridos graves y los fallecidos, y eso es lo que en la nueva estrategia se van a llamar puntos calientes. Tenemos que identificar esos puntos calientes o esos tramos calientes, y eso solo lo podremos hacer con unas inspecciones de seguridad vial. Por tanto, tendremos que hacer un plan que no tiene que ser ni anual ni bianual ni nada, tenemos que empezar y acabar cuando acabemos con los casi doscientos y pico mil kilómetros de red que tenemos, es decir, tenemos que empezar y acabar con ellos cuando acabemos. Eso es fundamental. El plan de inspecciones de seguridad vial tenemos que empezarlo y terminarlo cuando acabemos con toda la red, y no podemos solamente ceñirnos a la redes transeuropeas, a las autopistas y a aquellas que unen las ciudades importantes, sino que tenemos que extenderla también a los cabildos, a las diputaciones, a las comunidades autónomas y por supuesto a las travesías y calles de ciudades, pero esas se incorporarán dentro de los planes de movilidad urbana sostenible y segura.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 308

3 de marzo de 2021

Pág. 80

Respecto de los planes de conservación, evidentemente vamos a tener que hacer planes de conservación y mantenimiento en este país porque la red está perdiendo el valor patrimonial porque no hemos invertido lo que la Estrategia de Seguridad 2011-2020 decía que íbamos a invertir, es decir, como mínimo en mantenimiento de carreteras y conservación el 2% de su valor patrimonial y no lo hemos invertido en estos años. Esto ha provocado que se nos hayan ido deteriorando las marcas viales tanto horizontales como verticales. Ahora es el momento de invertir. ¿Por qué? Porque este nuevo vehículo, con los sistemas activos que se nos vienen encima, va a necesitar unas marcas viales y una señalización vertical distinta para que el coche lo identifique. Por tanto, es el momento de que hagamos una inversión y de que redundemos a nuestro favor todo lo que no hemos hecho anteriormente.

Los sistemas de contención son fundamentales y hay que poner sistemas de contención donde falten porque, como digo, con sistemas de contención salvaríamos de un plumazo y a corto plazo muchísimas vidas y evitaríamos muchísimos heridos graves al impedir que el coche se saliese fuera. También tendremos que ver, aprovechando el mantenimiento que hacemos, los tramos de adelantamiento en las carreteras convencionales, que es otro punto con los choques frontales que también tenemos que estudiar porque es muy importante.

Respecto de los vehículos de movilidad personal, creo que he contestado a casi todo. Le voy a hacer dos reflexiones rápidas, y con esto creo que terminamos. En cuanto a si va a sustituir al autobús o al taxi, creo que va a ser complementario, no los va a sustituir. La ventaja que tiene el vehículo de movilidad personal respecto de una bicicleta es que es plegable, se mete en una bolsa y uno se monta en el metro o en el autobús y va mucho más cómodo que con la bicicleta porque además lo lleva en una bolsa y por su peso no los va a sustituir. Lo vamos a seguir utilizando, y además va a tener una edad, es decir, si me pregunta sobre cuál va ser mayoritariamente el rango de edad de los usuarios que lo va a utilizar, creo que va a ser desde los 15 años, si ponemos aquí el tope, hasta los 20, 22, 23 años. Ahí va a estar el rango porque posteriormente se cambia a otro tipo de vehículo, salvo que se imponga, es decir, si en un plan de transporte a las empresas, de estos que estamos ahora generando, o en un plan de seguridad laboral se potencia que en vez de tener un autobús lanzadera que vaya al polígono se vaya en patinete, lo veremos, porque además el patinete, por la tensión que tiene, tiene una distancia de recorrido, al igual que los paseos a pie tienen otra. En todos los estudios que se han hecho se dice que los paseos a pie como mucho van a tener una distancia entre 5 y 6 kilómetros de distancia, que puede ser mayor si la persona no está embarazada o no va con un carrito de niño, que es menor distancia, y si es una persona más joven aguantará más tiempo y si es una persona mayor aguantará menos, es decir, que cada cosa, como decía antes de los aviones o de los trenes, tiene su utilidad y su distancia.

¿Cuáles son más seguros? No lo sé, los vulnerables son todos vulnerables, por lo que dentro de los propios patinetes no le diría que unos son más seguros que otros, yo le diría que unos son más estables que otros. Los *skywalk* que usted ha mencionado, estos que tienen las dos ruedas, son más inestables que un patinete normal, y además como los que van a venir se han educado con el patinete de tracción animal, como yo digo, se van a adaptar mejor a ese patinete que al otro, por lo que yo no hablaría de seguridad sino de utilidad. Creo que he contestado a todo.

El señor **PRESIDENTE**: Yo creo que sí, señor Romera. Muchísimas gracias por su comparecencia. Muchísimas gracias, señorías, por su colaboración en esta intensa jornada. El señor Romera se va, pero a nosotros nos queda un poco más de tiempo para concluir seguramente nuestra jornada de trabajo, cada uno en su despacho o en otras actividades.

Muchísimas gracias a todos y buenas tardes.

Se levanta la sesión.

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