



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 328

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

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

Sesión núm. 9

celebrada el jueves 18 de marzo de 2021

Página

ORDEN DEL DÍA:

Decaído del orden del día:

Pregunta:

- Descripción de sus características que se adquirirán en el Programa 132B-SuperProyecto 2010 16 101 2021 por un importe total de 650,00 miles de euros en el presupuesto del organismo autónomo 101-Jefatura Central de Tráfico, del Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/029246)
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
BOCG, serie D, número 236, de 9 de marzo de 2021 PDF (Número de expediente 181/000785) 2
- Comparecencias con ocasión del programa de trabajo sobre la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030. Por acuerdo de la Comisión sobre Seguridad Vial:
 - De la señora Vergara Román (coordinadora general de Concibi). (Número de expediente 219/000423) 2
 - Del señor Triviño Fernández (en representación de Mesa Española de la Bicicleta). (Número de expediente 219/000424) 2
 - De la señora Alonso de Arriba (vicepresidenta de Plataforma Motera para la Seguridad Vial). (Número de expediente 219/000425) 18
 - Del señor Riaño Sebastián (secretario general de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas, Anesdor). (Número de expediente 219/000426) 18

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 2

Transcripción literal al no ser posible la presencia ni corrección por parte del personal del Departamento de Redacción del *Diario de Sesiones*.

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

DECAÍDO DEL ORDEN DEL DÍA:

PREGUNTA:

- DESCRIPCIÓN DE SUS CARACTERÍSTICAS QUE SE ADQUIRIRÁN EN EL PROGRAMA 1328 SU PROYECTO 2010 16 101 2021 POR UN IMPORTE TOTAL DE 650.00 MILES DE EUROS EN EL PRESUPUESTO DEL ORGANISMO AUTÓNOMO 101-JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO, DEL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2021 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/029246).
AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)
BOCG, SERIE D, NÚMERO 236, DE 9 DE MARZO DE 2021. PDF (Número de expediente 181/000785).

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

- DE LA SEÑORA VERGARA ROMÁN (COORDINADORA GENERAL DE CONBICI): Número de expediente 219/000423).
- DEL SEÑOR TRIVIÑO FERNÁNDEZ (EN REPRESENTACIÓN DE MESA ESPAÑOLA DE LA BICICLETA). (Número de expediente 219/000424).

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías.

Comenzamos la sesión para contestar la pregunta oral procedente de pregunta escrita. El Gobierno ha comunicado la imposibilidad de comparecer por motivos de agenda para contestar la pregunta oral procedente de pregunta escrita —ya lo hemos sustanciado además en la reunión de la Mesa previamente—. Por tanto pasamos directamente al punto segundo del orden del día.

Vamos a celebrar hoy en la Comisión las comparencias previstas dentro del programa acordado con ocasión de la elaboración que hace el Gobierno en esta fecha de la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030 y vamos a recibir a asociaciones que trabajan en el ámbito de dos de los grupos más vulnerables en el tráfico, como es el caso de ciclistas y motoristas que junto con peatones y personas mayores representan desgraciadamente más del 50 % de los fallecidos por siniestros viales en España. Dividiremos las comparencias en dos bloques, ciclistas por un lado y motoristas por otro. Intervendrán cada uno de los comparecientes por un tiempo aproximado de veinte minutos; a continuación los portavoces de los grupos por un tiempo de seis minutos, que lo distribuyen en una o en dos intervenciones para cada compareciente, como cada grupo decida. Solo les pido que lo comuniquen a la Mesa para ordenar el debate y dar la palabra correctamente. Cerrará la comparencia, por un tiempo de diez minutos, también aproximadamente, cada uno de los comparecientes, y todo ello dentro de la flexibilidad que nos permita que a las 17,45 debemos recibir a los siguientes comparecientes y por educación debemos intentar mantener este horario.

En primer lugar, recibimos a la coordinadora en defensa de la bicicleta, CONBICI, constituida formalmente en 1992 y que reúne a casi setenta asociaciones y colectivos de ciclistas de toda España, y pertenece a la Federación Europea de Ciclistas. En su nombre comparece, y agradecemos mucho la asistencia de doña Laura Vergara, que tiene la palabra. Muchas gracias y bienvenida.

La señora **COORDINADORA GENERAL DE CONBICI** (Vergara Román):

Muchas gracias. En primer lugar devolver el agradecimiento a la invitación a aportar nuestro punto de vista a la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030.

En primer lugar entendemos el derecho a la movilidad como el de acceder a los bienes y servicios que ofrece un territorio, y no solo nos vamos a fijar aquí en los medios que utilizamos para ello. Es importante

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 3

la visión que nosotros tenemos de la bicicleta y es que es una aliada en la crisis sanitaria, parte de la solución ante la crisis medioambiental y tiene un gran potencial en la crisis sistémica socioeconómica en la que vivimos. Sin embargo, sentimos que siendo una herramienta con tanto potencial no se nos ponen facilidades sino, en ocasiones, trabas. Nuestra preocupación aspira a una mejora sustancial de la calidad de vida urbana y de la movilidad saludable en beneficio del conjunto de la sociedad, no solo de nuestro colectivo.

Nuestra estructura es fundamentalmente voluntaria y tiene como misión apoyar, representar y defender ante las entidades públicas y privadas los derechos y los intereses de las personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte o de forma diversa, aquellas que potencialmente la incorporarán a su movilidad en el futuro, que son más de las que somos ahora. Nuestro fin es lograr implementar medidas normativas, infraestructuras y todo aquello que fomente una cultura ciclista lo más diversa posible.

¿Cómo vemos la seguridad vial actual, cómo nos gustaría que se entendiera y qué objetivos pensamos que debería pretender? Debería ir de personas, de salvar vidas, de contribuir a su calidad de vida en el espacio público; ninguna persona debería sufrir daños para su integridad por el hecho de desplazarse en el espacio público. El objetivo va, pues, más allá de sobrevivir al tráfico a motor; nuestra aspiración es alcanzar un alto grado de satisfacción no solo en el acto de moverse sino en el de llegar a los destinos y satisfacer tanto nuestras necesidades e intereses como las de aquellas personas que requieren cuidados. Nuestras ciudades no están permitiendo esa movilidad autónoma de la infancia, por ejemplo; las personas mayores están presentando una alta siniestralidad y las vías no están adaptadas y pensadas para un individuo tipo varón, adulto sin mermas en sus capacidades, con una capacidad variada y con un automóvil en propiedad. España parece estar, y de hecho lo está, entre los países con un menor uso de la bicicleta, y esto tiene mucho que ver con el resultado que obtenemos en seguridad vial. Hay datos que indican que parecemos modélicas en haber reducido la siniestralidad mortal pero también que todavía hay mucho margen de mejora. Todavía no tenemos acceso al borrador de la estrategia de seguridad vial pero sí que hemos asistido esta mañana a un grupo de trabajo de formación y en él parece que los principios que se están planteando desde la Dirección General de Tráfico coinciden en gran medida, pero también parece ser que en los objetivos estamos dispuestos a que en la próxima década puedan morir 7500 personas directamente en siniestros viales. La visión cero para 2050 no puede esperar. Si lo que queremos es reducir de forma drástica los accidentes debemos pensarlos ya. Las medidas para reducirlos no van a ser las mismas que para eliminar y erradicar dicha siniestralidad; por lo tanto, si la prevención no va a ser accidental, y así lo tenemos que planificar, no esperemos.

¿Cuáles son las barreras que nos impiden pensar o poner sobre la mesa esa visión cero? ¿Es la economía, es la velocidad, es la libertad de ir en coche? Nos parece que no debe esperar, así que no podemos dejar una generación perdida y debemos pensar en hacerlo ya. Detrás de cada siniestro vial, además de las personas implicadas directamente hay una responsabilidad técnica y política de quien diseñó o quien consintió un modelo de ciudad de vía de regulación de tráfico que es corresponsable de esos siniestros. Para ello debemos pensar en crear un sistema vial seguro. Nuestra sorpresa crece todavía más cuando en prensa se está señalando que las muertes prematuras y la pérdida de años en salud es muy superior, más de nueve veces, debido a la contaminación atmosférica, que tiene mucho que ver con la salud vial, más allá de la siniestralidad vial que incluiría ambas perspectivas. Parece que la casuística de la seguridad vial está cambiando, que empieza a preocupar la situación de las personas más vulnerables, pero, ¿qué está pasando y que criterios se nos aplican como colectivos vulnerables? A no ser que dejemos de circular en el espacio público, como ha pasado con la infancia que ya no circula de forma autónoma, muchas de las medidas lo que pretenden es imponer la responsabilidad de la accidentalidad sobre nosotras y no sobre los riesgos. Para eso vamos a hacer un símil con uno de los principios que aplica la Ley de Prevención de Riesgos Laborales que establece una prioridad de las medidas. En primer lugar, eliminar los factores de riesgo, que en nuestro caso está claro que es el tráfico motor, principalmente el coche y la velocidad que se permite a este vehículo. En segundo lugar, vendrían todas aquellas estrategias de protección colectiva y en último lugar las protecciones de carácter individual, que parece ser que son las que más se nos aplican y se nos imponen. También hemos oído en repetidas ocasiones que la seguridad vial empieza cumpliendo el código de circulación, pero también hay cifras que indican que entre el 35 y el 50 % de los siniestros graves no consta que haya una infracción de tráfico. Por tanto, la ley y el reglamento de tráfico son mejorables y parece que las modificaciones no están siendo suficientemente radicales. Llevamos cien años adaptando las ciudades al coche, creando una cultura del uso del coche que hizo nuestros territorios más dependientes, y es hora de revertir ese proceso: recuperar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 4

la ciudad para las personas y el espacio público. Para ello necesitamos un cambio radical y que va más allá de la seguridad vial, con cambios en urbanismo, infraestructuras, legislación, no todo va a ser consecuencia de la violencia vial, que podrían ser los programas de educación, que también serán importantes o los sistemas de sanción. Hemos visto quien gana, quien pierde y creemos que la siniestralidad por lo tanto es multifactorial y deberemos actuar sobre esos factores y no sobre esas consecuencias.

Nos preocupa que dada la importancia social, ambiental y también económica de la seguridad vial, las medidas aplicadas no sean suficientemente evaluadas, así que hemos visto que el planteamiento de esta estrategia conlleva una evaluación, veremos cuán profunda es, y sobre todo qué capacidad tienen esos procesos de evaluación de generar cambios o de redirigir la estrategia para que sea más efectiva, más práctica y no tenga un carácter proteccionista sino prevencionista. Los países más seguros vialmente apuestan por un cambio de modelo claro en el que el interés se centra en conseguir un sistema vial que compense que por los errores y las conductas humanas inapropiadas no deriven en un siniestro grave, y en eso Dinamarca, Alemania o los Países Bajos tienen leyes particularmente implacables con el conductor que es el que genera el riesgo. Está en manos de sus señorías que esta nueva etapa normativa y estratégica ponga las bases de ese sistema.

Por tanto, para nosotras el objetivo es que los diversos colectivos sociales puedan estar en y circular por el espacio público en condiciones de salud para toda la población, de alcanzar cómodamente sus destinos, priorizando para ello la movilidad activa y el transporte público. La seguridad vial, pues, trasciende a esa gestión del tráfico, como comentaba antes, para integrar también la planificación, la gestión de los datos, las normativas educativas, ambientales, de salud, los modos de desplazamiento. Vamos a dar un salto.

¿Cómo pensamos que debería ser tratada la bicicleta dentro de la estrategia de seguridad vial y en la necesaria nueva ley de circulación y seguridad vial? La bici es el modo de transporte más eficiente en entornos urbanos, es saludable y además favorece la calidad del aire y, por lo tanto, de nuestro entorno. Además, los servicios ciclistas, muy diversos, formación, cicloturismo, trabajo, ciclologística, mecánica, manteniendo equipos técnicos, y las administraciones públicas, presentan una gran capacidad de generación de actividad económica y empleo. En España estamos muy lejos de alcanzar su potencial que podría llegar a trasvasar el 50% de los desplazamientos que se realizan en coche, que son de menos de cinco kilómetros; insisto, la mitad de los desplazamientos que se hacen en coche son de menos de cinco kilómetros. Para ello hay que poner una serie de medidas, especialmente en el entorno urbano. El Observatorio Metropolitano de Movilidad en su último informe habla de que el 60% de los accidentes con víctimas se producen en vías urbanas. Por tanto, considerar la bicicleta como un medio de transporte, creo que lo es y que además tiene mucho potencial; generar un cambio modal del coche a la bici, del coche a caminar, del coche al transporte público y no del coche al coche eléctrico, porque las ciudades quedarán igual; generar cambios urbanísticos que provoquen esa incorporación y priorización de la movilidad a pie, en bicicleta y en el transporte público; reducir la posibilidad de desplazamientos; pacificar el tráfico motorizado, desde luego el real decreto de medidas urbanas viene a apoyar, aunque quizá se podría hacer extensivo a toda la ciudad; veremos cómo se implanta a partir del próximo mes, estaremos muy atentas a eso. La protección a los entornos escolares, con la implantación de zonas de bajas emisiones como zonas muy expensas. Hay que pensar que movilizar y garantizar ese derecho a la movilidad tiene que ser expansivo a toda la ciudad, no podemos hacer privilegiadas ciertas zonas y dejar a otras al margen o con construcciones que no permitan esa movilidad activa, sostenible, esa eficiencia del transporte público; generalizar también los planes de transporte al trabajo y a los centros de actividad; realizar estudios del impacto medioambiental, de género y de evaluación de impacto de la salud de toda las regulaciones que tienen que ver con el tráfico; establecer un sistema de formación en ciclismo urbano que garantice que la infancia cuando sale del ciclo de primaria sepa ir en bicicleta y cuando sale de secundaria sepa circular de forma autónoma. Para ello necesitamos realizar cambios muy importantes bajo principios de proximidad, accesibilidad, desplazamientos activos, intermodalidad y gestión de la organización del tráfico; gestión del tiempo, uso de la tecnología, aplicados también a la movilidad activa, porque ahora mismo todos los sistemas de big data siguen observando y siguen priorizando los desplazamientos en coche y de carretera interurbanos, y poner a la movilidad activa en el centro va a hacer las ciudades y los entornos mucho más seguros.

Para continuar debatiendo sobre estos temas y otros, porque la verdad es que las necesidades del colectivo ciclista así lo requieren y también su diversidad, en abril de 2020 desde CONBICI se reactivó el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 5

grupo interparlamentario por la bicicleta, asumiendo la secretaría del mismo e invitando a representantes tanto del Senado como del Congreso y del ecosistema ciclista, para crear consensos sobre las propuestas y necesidades que hagan posibles los cambios tan necesarios y la aplicación de políticas que tengan un efecto motivador en la movilidad activa a pie y en bicicleta y en la movilidad sostenible combinada con los sistemas públicos de transporte como los verdaderos aliados de la seguridad vial. La próxima convocatoria será el 29 de abril. Quedamos a su disposición para sus preguntas para crear esta conversación sobre la bicicleta y sobre el medio ambiente.

Muchas gracias.

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

Vamos a escuchar a continuación a don Alfonso Triviño y luego atenderemos las intervenciones y las preguntas de los grupos parlamentarios.

Recibimos ahora a don Alfonso Triviño, portavoz de la Mesa Española de la Bicicleta, plataforma integrada por la Asociación de Ciclistas Profesionales, la Real Federación Española de Ciclismo, Asociación de Marcas y Bicicletas de España y la Red de Cicloturistas.

Señor Triviño, tiene usted la palabra.

El señor **REPRESENTANTE DE MESA ESPAÑOLA DE LA BICICLETA** (Triviño Fernández): Muchas gracias.

Como bien ha dicho el señor presidente, venimos en nombre de la Mesa Española de la Bicicleta. Estamos ante el Poder Legislativo y como tal creo que deberíamos tener en cuenta un poco e informaros que tuvimos una reunión con el ministro Ábalos en el mes de junio del año pasado, a petición y propiciada por un exdiputado que nos ayudó mucho. Realmente lo que conseguimos fue un compromiso muy serio del ministro en el sentido de crear la oficina española de la bicicleta y echar a andar bajo su propio liderazgo —eso nos manifestó ante los distintos representantes ciclistas— lo que era la estrategia estatal de la bicicleta. La estrategia estatal de la bicicleta se empezó a fraguar en el anterior Gobierno, por impulso del entonces director general de Tráfico, don Gregorio Serrano, y se contrató a una consultora para que pudiera desarrollar los trabajos. Se tuvieron muchas reuniones con todos los grupos implicados, policías locales, la Federación Española de Municipios y Provincias, todos los ministerios implicados, donde se hizo un trabajo de campo en el cual se hizo un borrador, que ahora mismo está pendiente de que reciba la forma, un borrador de estrategia estatal de la bicicleta. El problema que tenemos es conseguir cómo un Estado tan disgregado desde el punto de vista de competencias, pueda tirar al unísono para desarrollar la bicicleta como se está haciendo en los países de nuestro entorno; en los países de nuestro entorno las bicicletas tienen muchísima más implantación, aquí en España hay una mentalidad muy clásica de que el vehículo a motor y el coche privado es un símbolo de estatus, todos lo sabemos, pero que todos los alcaldes de uno u otro signo político saben perfectamente que por ahí no tiene que ir el desarrollo de la movilidad sostenible, que es un derecho que todos los ciudadanos tenemos. En ese sentido nosotros recibimos del ministerio de que hubiera una gobernanza de la bicicleta, creándose la oficina estatal de la bicicleta o la oficina de la bicicleta, como se quiera llamar, para que hubiera un organismo dependiente del Ministerio de Transportes que coordinara al resto de los poderes que tienen competencias, tanto ayuntamientos, como diputaciones, como comunidades autónomas y, sobre todo el propio ministerio. Con lo que nos hemos encontrado es con que se iba a crear, o se está creando, o se está redactando lo que es la ley de movilidad sostenible, liderada por el Ministerio de Transportes, pero que nos encontramos con el choque competencial. Se había comentado que quien tenía que tirar para delante era la directora de la Oficina de Estrategia de Movilidad, pero choca con una oficina de la bicicleta. ¿Por qué? Porque la Oficina de Estrategia de la Movilidad tiene un campo muy amplio y estamos con choques competenciales. En ese momento en que se está redactando la ley de movilidad sostenible, sobre todo dirigida por Juan Pedro Fernández, que es el asesor del gabinete del SEGMA, la persona encargada del ministerio de la redacción; todavía no tenemos un avance ni sabemos qué es lo que se quiere de algún modo desarrollar. Se habla de muchos parámetros, de si movilidad sostenible, conectada, que si modos no contaminantes, etcétera, pero a nosotros nos da la sensación de que hace falta una oficina de la bicicleta con claro impulso político, alguien que tenga capacidad, como decimos nosotros, de descolgar un teléfono y llamar a un secretario general o a un subdirector, el que sea, que se le ponga al teléfono, porque precisamente los que están en el Ministerio de Transportes con esta labor son jefes de servicio, personas que tienen mucha competencia profesional pero no tienen empuje político. Ese es un poco el problema que tenemos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 6

Como nosotros también somos miembros del Consejo Superior de Tráfico, como representantes de organizaciones distintas, cuando hay cualquier normativa relacionada con seguridad vial, a través de la Dirección General de Tráfico y su Consejo Superior de Tráfico, se nos pasan los proyectos que hay de reforma de cualquier normativa, y en este caso se nos ha pasado hace unos días la propuesta de reforma del reglamento general de circulación respecto de colectivos vulnerables principalmente. Os la hemos pasado, es un documento, un proyecto y nosotros estamos en fase de alegaciones o informes para proponer enmiendas o alternativas y se las hemos facilitado. El problema que vemos en el preámbulo de la ley es que se está metiendo también la Dirección General de Tráfico en problemas que entendemos que deberían de coordinarse por el Ministerio de Transportes a la hora de saber exactamente que parte de la movilidad tiene que desarrollar cada cual, porque cada vez que vamos a la Dirección General de Tráfico, de hecho yo me reuní, igual que Laura hace unos días, con el director general de Tráfico hace tres semanas o así y ellos dicen que la única competencia que tienen es regular el tráfico; ellos no construyen las carreteras, ellos no fabrican cómo deben ser los asfaltos, ellos no hacen diseños de las vías para que sean menos peligrosas. Ellos dicen cuáles son las normas de tráfico para evitar precisamente que haya peligro para los usuarios; sin embargo en este anteproyecto de colectivos vulnerables, donde viene una serie —que pueden ustedes estudiar, entendemos nosotros— de errores técnicos, como describir artículos que no corresponden con la realidad. Por ejemplo, dicen artículo tal, definición de carril bici, y resulta que son vías ciclistas, por poner un caso. Hace falta afinarlo.

Nosotros hemos hecho unas propuestas para que de algún modo sea lo más proclive a la seguridad de los ciclistas. El problema que dice Pere Navarro es que va a mandar a esta Cámara una modificación de la Ley de Seguridad Vial, en la cual ustedes estarán implicados, lógicamente, en su aprobación, o tendrán ustedes como ponentes, me imagino, que echarle un vistazo, pero eso solo pretende modificar los puntos que se han de detraer cuando se está utilizando el móvil. A mí me dijo, bueno, habla tú con sus señorías para que a través de enmiendas se complete la ley. Ahí les pido que en su momento, cuando llegue, podamos de algún modo hacer propuestas muy en la línea del texto que les hemos pasado, que ha sido preparado, les puedo asegurar, con muchísimo mimo, muchísimo esfuerzo intelectual y muchísimo rigor técnico, porque nos ha ayudado a prepararlo, y de hecho parte del trabajo más serio lo ha hecho un catedrático de Derecho Constitucional, que es el responsable del ciclojurista, no del cicloturista, que es la red de cicloturistas, que es don Francisco Bastida Frejeido, que es el catedrático de Derecho Constitucional de la Universidad de Oviedo; el trabajo es muy minucioso. También ha intervenido en los aspectos más prácticos de lo que veo día a día de la defensa judicial de ciclistas accidentados y víctimas; hay un problema muy serio de interpretación de algunas normas. Pongo dos casos concretos. La Ley de Seguridad Vial obliga al ciclista a ir, cuando va en autovía, constantemente por el arcén. ¿Y qué pasa cuando te encuentras con vía de aceleración en que el arcén desaparece? No podemos volar. Pues bien, se dice que el ciclista tenga prioridad de paso lógicamente cuando continúa por su trayectoria, cosas tan sencillas como esa, entre otros muchos defectos. O por ejemplo, el tema del paralelo, el paralelo, que es un derecho que se ha visto, si ustedes se fijan en las estadísticas anteriores al año 2000, que prácticamente morían cien ciclistas cada año, fue aprobar el paralelo y bajar a la mitad. Y eso lo llevamos demandando tiempo, porque el ciclista es visible. Pues bien, hay guardias civiles o policías locales que multan a los ciclistas que van en paralelo si no es estrictamente por el arcén. ¿Por qué? Porque está en la norma utilización de arcén, pero nosotros queremos que el paralelo, cuando el ciclista no sea visible o lógicamente haya aglomeraciones de tráfico, que tenga esa defensa que es un tractor. Te ves, paras, miras y dices, arreando cuando quepo y me lo llevo por delante. Es desgraciadamente la inmensa mayoría de los accidentes.

Por último, y no menos importante, sino mucho más importante, quisiera señalar que aquí hay bastantes personas que se implicaron en la famosa reforma del Código Penal el año 2019, que fue impulsada por una persona excepcional que perdió a su marido, Ana González, y que propició una reforma urgentísima que las víctimas estaban diciendo que era, primero, en caso de fuga que esto no salga gratis, como estaba sucediendo, se ha corregido, porque queda bastante bien esa parte de la reforma, y de hecho las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado investigan a fondo cuando hay una fuga, independientemente de que haya o no omisión del deber de socorro. Eso sí ha funcionado. Gracias a Dios, esperemos que por mucho tiempo, no hay esos accidentes catastróficos, de cinco, seis, siete ciclistas; veremos a ver cómo lo interpretan los jueces, porque queda un poquito coja cierta definición, se permita a los jueces elevar en uno o dos grados las penas, dependiendo de las personas que hayan resultado con fallecimiento, de una imprudencia grave.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 7

¿Cuál es la realidad?, Hay documentación, y yo como abogado lo padezco día a día y mis compañeros lo estamos hablando, así como todos los abogados especializados lo tenemos clarísimo, por culpa de una frasecita que todos sabemos cómo entró ahí, que fue una especie de ponencia que el fiscal de Sala de Seguridad Vial, el señor Bartolomé Vargas lo que no quería es que los casos más mínimos entraran dentro del Código Penal, por lo que es la famosa historia de que el Código Penal en la última *ratio legis* y demás, y el principio de mínima intervención, él puso, para que los jueces tuvieran cierta flexibilidad, una frase en varios artículos; cuando había imprudencia menos grave, que la definimos con toda precisión como cuando una persona comete una infracción considerada como grave en la Ley de Seguridad Vial. Eso es un catálogo clarísimo y cerrado que si se cometía una infracción con un resultado lesivo, relevante, como son las lesiones del 147.1, que son las mínimas, que es necesidad de tratamiento médico o quirúrgico, esto es, bajas o algún tipo de secuela que siempre quedan, aunque sean 1, 2, 3, 4, 5 puntos, pero que no te dejan en silla de ruedas, eso era objeto de la mínima de las penas posibles dentro del Código Penal, son penas de multas. Había por ahí un rumor de que te ibas a quedar toda la vida con antecedentes penales por un descuido; no señores, los delitos imprudentes tienen doce meses de antecedentes penales por un delito imprudente, con penas de multa; es que sale más barato saltarte un semáforo y que te pare un guardia civil que no saltarte un semáforo, atropellar a una persona, dejarla con los huesos rotos en una silla de ruedas y que vaya por la vía civil. Pero como ya va por la vía civil, los juzgados lo están archivando todo por culpa de una frase que se metió, que es: Se reputará imprudencia menos grave cuando no sea calificada como grave siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave, las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Y aquí está la frase: Apreciada la entidad de ésta por el juez o tribunal. Los jueces o tribunales aprecian lo que consideran que es un descuido momentáneo aunque sea una infracción grave, y tengo resoluciones judiciales, autos de archivo, que lo dicen clarísimamente: Señores, nosotros consideramos —y no prevarican, por Dios, tienen su facultad— que la imprudencia no es lo suficientemente grave. ¿Por qué? Pues porque lo decimos, y no justifican ni razonan, simplemente lo cierran. Entonces nosotros tenemos que pedir a los legisladores, en frío, porque siempre estamos diciendo que no se puede legislar en caliente, una pequeña revisión para que vuelva a ser lo que tenía que ser y que fue el objetivo de esa reforma del Código Penal, que es la defensa de la inmensa mayoría de las víctimas que son personas que son fruto de una infracción de otra persona que es conductor de un vehículo a motor que comete una infracción considerada como grave en el catálogo de infracciones de la Ley de Seguridad Vial. Y en ese momento, automáticamente, salvo que el juez vea que ni siquiera se ha cometido esa infracción, pues si no se ha cometido esa infracción ya el juez tiene la facultad para archivar el asunto, pero en el momento en que se verifica que existe esa infracción, que se abra el pertinente procedimiento, y en ese momento la víctima esté protegida, pero que esté protegida toda la sociedad por el efecto disuasorio que tiene que todo esto entre dentro de la protección, aunque sea mínima, del Código Penal. Les hemos pasado unas propuestas que pasamos en su momento, ¿por qué? Porque realmente está mal calibrada lo que es la imprudencia menos grave con las penas que se están planteando, porque las lesiones que se están considerando no son las del 147.1, que son las más leves, sino las del 149 que son graves y 150, o sea, gravísimas lesiones. La meten en el mismo, ya lo dijimos en su momento, pero es que no hubo otra manera, y aquí los diputados que estuvieron en la Comisión lo saben perfectamente, no hubo otra manera de poder llegar a un acuerdo entre todos los grupos parlamentarios. ¿Qué pasa? Las del 147.1, las lesiones del 149 y 150 las penas previstas son entre tres y doce meses de multa. Consecuencias prácticas que estamos teniendo los abogados todos los santos días. En el momento en que uno denuncia por una lesión del 147.1, tratamiento médico quirúrgico pero no acabas en silla de ruedas, los jueces abren diligencias en el momento en que sin la exploración del forense para ver qué tipo de lesiones son, archivan. ¿Por qué? Porque van a ver lo que dicen los atestados, y el atestado dice: se han saltado un stop, se ha saltado un ceda el paso. ¿Iba con alcohol? No. Es imprudencia menos grave, no tiene la gravedad suficiente, aunque haya una infracción a una norma de tráfico o a una norma grave, como dice la Ley de Seguridad Vial. Vale pero esto es una infracción de reglamento, es que el Código Penal está para otras cosas. Y es sistemático, y tengo sentencias de la Audiencia Provincial de Madrid, de Galicia, de muchos sitios, de Barcelona.

¿Qué es lo que proponemos nosotros? Algo muy sencillo y es dos retoques, que se elimine la famosa frase, apreciada la entidad de esta por el juez o tribunal, sobre los jueces, voy a decirlo muy claro y ustedes son conscientes de ello. Ustedes son los legisladores, los jueces tienen que obedecer las normas y las leyes que salen de aquí y las tienen que aplicar y no pueden inventarse el Derecho. Ustedes son los únicos que pueden legislar y los jueces son obedientes, eso sí, unos que obedecen el imperio de la ley

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 8

tienen la obligación de cumplirla y son sagrados en la aplicación de sus sentencias, y no les puede nadie hacer incumplir la ley, porque la ley la hace el Parlamento. Por lo tanto, si se elimina esta norma volveríamos a la situación en la cual hay una infracción a una norma de tráfico y un lesionado, punto pelota, a juzgarle. ¿Qué pena? La mínima, y por eso planteamos la existencia de que las lesiones del 147.1 se quedan en un mes de multa y las otras lesiones que son, lógicamente más severas, las del 149 y 150, de tres meses a doce. Y entonces ya el juez sí que tiene la opción del caso concreto de poner la pena que en el caso concreto él considere más justa, pero tiene que salir una condena de multa, no estamos hablando nunca de prisión en caso de imprudencia menos grave. Consecuencias prácticas de esto, que nosotros también las estamos viendo, muy sencillitas. Vamos a ver, cuando hay un procedimiento lo que está ocurriendo es que en el momento en el que, dependiendo de la pena que sea, el procedimiento es uno u otro, como es delito leve, lo siento, el delito leve, esto que son multas de hasta tres meses va por el Juzgado de Instrucción, al ir por el Juzgado de Instrucción te estás quitando todo el proceso mamotético de un procedimiento abreviado. ¿Pero qué es lo que pasa también? Es que hay otra historia, y ahí tienen el informe que les he hecho. Si la multa va de hasta seis meses no hace falta ni abogado ni procurador, multa de hasta seis meses, ni abogado ni procurador, pero como la multa va de tres meses a doce meses ya es obligatorio el abogado y el procurador y están metiendo unos sablazos simplemente para personarse las pobres víctimas, 300 euros de procurador, más lo que cobre el abogado, para que te lo archiven. ¿Solución? Multas de un mes en el 90% de los accidentes, y entonces si la víctima quiere ir con un abogado va con un abogado, como ha pasado con los antiguos juicios de faltas que, por cierto, todas las fuerzas políticas en su momento estaban en contra de que se derogaran los juicios de faltas. Ya sabemos todos como fue, pero ¿cuál es la consecuencia? Que al final lo que eran las faltas más leves que eran los malos tratos pasaran a ser delitos menos leves y al final ¿quién pagó el pato? Las víctimas de accidentes de circulación. Eso no puede ser. Luego decimos es que es sobrecargas a los tribunales, no, no es sobrecargar a los tribunales, porque la víctima que le cierran el asunto en vía penal tiene que ir a la vía civil, y esa sí que es terrible, y encima con el riesgo de las costas, porque ahí es justicia rogada y como no te den exactamente lo que estás pidiendo, y luego esa es otra, vete a valorar que valen las lesiones de uno, porque vendrá la compañía de seguros a decir que usted es un exagerado. Total que el juez nunca te da el cien por cien de lo que pides, por lo tanto las costas van en tu contra.

Les pido que lean esto y plantéense seriamente que la defensa de las víctimas pasa por quitar dos frases, una frase por cada uno de los artículos, en imprudencia menos grave y en imprudencia grave, que es apreciar la entidad. No, no, que no aprecie nada, si hay imprudencia menos grave ya está, no, es que resulta que es una norma abierta del Código Penal. Pero si es que el Código Penal está lleno de normas abiertas. Por ejemplo, el artículo 332 del Código Penal, que son el delito medioambiental contra las especies protegidas y la fauna, dices, depende del catálogo de especies protegidas, y el catálogo de especies protegidas está ahí, es una norma administrativa, pues ya está. Luego, ¿cómo vas a hacer que el Código Penal tenga unas presunciones? Pues el artículo 127 del Código Penal establece una presunción; se presumirá, salvo prueba en contrario, que el tercero conocido tenía motivos para sospechar que se trataba de bienes procedentes de una actividad ilícita. Vamos a ver, que el Código Penal se traga muchas cosas. Vamos a hacer que el Código Penal que está ya en la reforma que hemos pedido, quede exactamente en la voluntad que ustedes, los que estuvieron ahí, y que además los miembros de la Comisión sobre Seguridad Vial estaban dentro de la redacción de esa reforma del Código Penal, sabían perfectamente qué era lo que se quería decir. Por tanto, si los jueces lo están interpretando de otro modo yo lo que pido es, estamos en frío, no hay ningún muerto sobre la mesa, es el momento de actuar con verdadera eficacia.

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

La mayoría de los grupos dividirán la intervención; por tanto, intervendrán cada uno de los grupos o uno y otro y luego al final contestarán ustedes por el orden en que han intervenido.

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

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

En primer lugar agradecer a los dos comparecientes las intervenciones que nos han hecho; cualquier explicación siempre es buena y más que nos ilustran en temas que quizá no tenemos tanto conocimiento.

Solo le voy a hacer un par de preguntas, en este caso a Laura. Gracias por enviarnos antes la información por correo, porque nos ha venido muy bien para plantear las preguntas. Solamente tengo dos dudas sobre dos puntos. Desde nuestro grupo estamos totalmente de acuerdo con todas las propuestas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 9

pero nos han quedado estas dudas. Estamos de acuerdo con que las sanciones por sí solas no evitan los siniestros viales puesto que pocas veces, incluso me atrevería a decir que nunca, los siniestros son intencionados. Estamos de acuerdo con que la educación por sí sola no evita los siniestros tampoco, porque intencionados no son pero por desconocimiento muchas veces sí. Nosotros abogamos por una buena educación vial desde la infancia, porque creemos que reduciría siniestros, incentivaría el transporte saludable y probablemente, con una buena educación, se usaría más incluso la bicicleta para hacer trayectos, tal como habéis comentado que la mayoría de trayectos en coche son de menos de cinco kilómetros.

El segundo punto, el de la matriculación de las bicicletas. Por ejemplo, en las últimas comparecencias hubo un compareciente que nos propuso la necesidad de matricular las bicicletas. ¿No sería una buena herramienta para saber que los ciclistas y los siniestros con ciclistas estuviesen bien controlados? No niego que sería una herramienta de control, pero no creo que fuera una herramienta solamente para sancionar sino para recoger información.

Estas eran las dudas que teníamos. Les reitero mi agradecimiento. Gracias.

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

A continuación, por el Grupo Podemos, tiene la palabra la señora Saavedra.

La señora **SAAVEDRA MUÑOZ**: Unidas Podemos, gracias, presidente.

Gracias a los comparecientes, han resultado aportaciones muy interesantes y estudiaremos con mucho interés el material que nos han enviado. Sin duda he encontrado especialmente interesante la necesidad de políticas integrales, el planteamiento de que efectivamente la bicicleta no es medio de transporte, realmente es aliado, como decían, en crisis sanitarias y también esencial para hacer frente a la crisis medioambiental. En definitiva este planteamiento de caminar hacia modelos de ciudad, de vías y también de regulación del tráfico diferente, me parece un planteamiento interesante, y esa exigencia de políticas integrales que tienen que ver con el urbanismo, infraestructuras, con la educación, la educación para la salud, el medio ambiente, porque en definitiva estamos hablando de cambios que urgen para toda la sociedad, más allá de la protección, que es urgente, como están comentando, sobre todo el último compareciente, la protección de las vidas, sin duda, de las personas. Ahí habrá que estudiar muy detenidamente estas cuestiones que ha planteado. Más allá de esto es un planteamiento de beneficio colectivo para toda la sociedad: lo encuentro muy interesante. También lo de la conexión con, en este caso, el acuerdo del Gobierno de coalición, el planteamiento que hay de lucha contra el cambio climático y de un modelo de transporte sostenible, que camine hacia la sostenibilidad medioambiental, de salud, etcétera.

Muchas gracias. Estaremos atentos para recoger sus aportaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Saavedra, portavoz, efectivamente, del Grupo Confederal Unidas Podemos.

A continuación en nombre del Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Sánchez del Real.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Muchísimas gracias, doña Laura, don Alfonso, gracias sobre todo por la comparecencia pero también me uno y enfatizo en esta Comisión que recibir la documentación por adelantado desde luego nos ayuda a todos a trabajar mejor y además extensivamente lo que nos han enviado y con tiempo.

Nosotros creemos que nos enfrentamos, al margen de los dos aspectos que nos han trabajado ambas asociaciones, además de lo que estamos viendo en otros grupos, estamos hablando de un producto nacional, por eso estamos en el Parlamento; creemos que hay una prioridad evidente a corto plazo, urgentísima, esa sensibilidad la tenemos con respecto a la seguridad, fruto de la fragilidad física los distintos sistemas de transporte cada uno tiene su peculiaridad; Newton funciona como funciona y lamentablemente hay unos sistemas que tienen al ser humano más cerca del riesgo que otros. Tomamos nota de las propuestas específicas que han hecho de esa prioridad.

Hago una reflexión genérica, porque si hablamos de un proyecto al fin y al cabo de cómo tenemos que afrontarlo, y les lanzo el reto, si quieren intelectual, y es meter unos ejes que son el de aparte de esa prioridad de la seguridad está la libertad de todos, quien elige la bici elige la bici, quien elige la moto elige la moto, como veremos luego, quien elige el coche elige el coche o quien elige el patinete eléctrico o un híbrido, teniendo en cuenta que tenemos además unas circunstancias; cada uno elige en función de sus

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 10

circunstancias, que pueden ser cambiantes. Por lo tanto, grandes proyectos vamos a decir estatales, quinquenales de todo el mundo va a ir en bici, pues mire, no, a lo mejor el lunes tengo que ir en bici, en martes tengo que coger el cercanías y el miércoles tengo que coger un coche o porque tengo que transportar una familia numerosa, o porque tengo una familia de custodia compartida y hay días que tengo que ir en bici y hay días que tengo que ir en coche. No podemos imponer, en una sociedad que se dice cada vez más abierta y con más alternativas, determinados modos. A nosotros nos parece que este no es un debate de o, de tenemos que hacer esto o esto, sino que tenemos que ir a un debate integrador de y, tenemos que hacer esto, y esto, y esto, es decir que haya más libertad de las personas de elegir en función de sus circunstancias y de sus ideas, respetables todas ellas y ellas decidirán elegir uno u otro.

Nos parece preocupante el factor de los nuevos formatos híbridos; si teníamos ya un problema con la bici de dos ruedas que ha funcionado durante cien años prácticamente sin cambios realmente efectivos en lo que estamos hablando, ahora le metemos motor eléctrico, ahora le metemos señalización de un tipo o de otro; o tenemos un patinete que circula de forma parecida pero no de forma parecida; la bici eléctrica, la bici que parece una bici eléctrica pero que en realidad es un pequeño ciclomotor eléctrico. Yo creo que tenemos una complejidad de usos híbridos que tenemos que tener mucho cuidado de verificar que también los integramos, porque puede que esos usos sean positivos. Cuando usted decía distancias típicas puede que una bici funcione como un ciclomotor durante un tramo y el usuario decida que el último kilómetro lo hace, por una cuestión de salud o de deseo medioambiental, sin electricidad. Tenemos que tener adaptación también a eso que nos viene y que puede que surja mañana, una bici que se transforma en moto en menos de 30 segundos con un sistema digital. Esa diversidad afecta evidentemente —y lo que usted dice me parece que es un reto, por eso tiene que ser un proyecto nacional— al despliegue, al desarrollo de la vía, al diseño de la vía, al diseño urbanístico, al diseño de medios de transporte y luego a la regulación de lo que por ahí encima circula. Me preocupa, y creo que tenemos que tomar nota en esta Comisión, esa coordinación necesaria entre los tiran las calles tempranito y los que deciden regular lo que circula por encima.

Les lanzo un par de retos más de idea, que no tienen por qué resolverse hoy, creo que os lo pueden enviar por escrito también, pero les lanzo proyectos de los que podemos hablar. El tema de la diversidad de señalización y estructuras de la vía, el hecho de que no hay una unidad; te puedes encontrar, yo como usuario de bici, tipologías de señalización donde no hay ni siquiera un icono único de qué es una bici; en algunos municipios se han vuelto realmente creativos, lo cual no simplifica desde un punto de vista de seguridad. La diversidad de la estructura de la vía, que anchos tiene, qué colores tiene. Creo que tenemos que ir a una unificación legal de todo esto para evitar problemas.

Luego está el tema de la familia, la infancia, la conciliación, el hecho de que estos sistemas multinodales permitan esa conciliación; la falta de interconexión entre los carriles bici o vías ciclistas, incluso la propia nomenclatura; creo que hay una necesidad de proyecto nacional de estructura, de cómo deben integrarse los recorridos para bicis y lo nuevo que viene de forma estructural dentro de la ciudad. Y luego la interacción con el transporte público, que creo que no se ha hablado aquí pero el transporte público es esencial que como en otros países y otros ejemplos, una bici pueda acabar montándose en un cercanías sí, pero también en un autobús; el que puedas dejar con seguridad una bicicleta en un parking disuasorio porque te toca subirte a otro transporte público, y la bici esté segura, en condiciones de seguridad física pero también de seguridad incluso legal. Y luego extender el radio de uso, me parece que la bici es maravillosa, yo soy usuario de bici, mi casa en Madrid está a 25 kilómetros.

El señor **PRESIDENTE**: Le recuerdo que comparte su tiempo.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: No, no comparto el tiempo, es en el debate de la moto.

El señor **PRESIDENTE**: Discúlpeme, entonces le queda todavía tiempo.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Lo de ir en bici enseguida te viene uno. Es difícil transportarse en bicicleta y, evidentemente, por todos estos retos que son más de pequeños detalles de interconexión entre administraciones, pero en decisiones que permitan además la libertad de que no tienes por qué coger la bici todos los días o no tienes por qué hacer el mismo recorrido todos los días porque sencillamente no te apetece o porque te toca hacer otras cosas. Me parece que esa extensión del radio de uso o extensión de las tipologías de uso pueden ser muy interesantes, entenderlas e integrarlas también, porque estamos hablando de un proyecto a largo plazo, a muchos años, y entender que eso tiene que ser multinodal,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 11

multicapacidad, multiuso. Repito, no tenemos respuesta específica pero sí queremos transmitirles a ustedes esa preocupación de regular hoy lo que era para ayer y quedarnos sin regular lo que en realidad debería ser para mañana; es decir, volver al ciclo legislativo, que ustedes han descrito muy bien, incorrecto me parece ir a un círculo más virtuoso de creación.

Otro reto que nos parece esencial analizar es que la bici sirve para muchas cosas, estaría la práctica deportiva, este es un país de práctica deportiva ciclista, y eso no es lo mismo que el uso de la bici u otros elementos para desplazamiento, y tampoco es lo mismo para el ocio, y tampoco es lo mismo, por ejemplo, para el negocio; la utilización para rutas ciclistas, para rutas por ciudad, para rutas turísticas. Ver cómo encajamos todo eso, incluso con un componente industrial, des decir, España es y puede ser una potencia en exportación y fabricación de vehículos a motor pero puede ser también un eje de desarrollo industrial, donde además había tradición en una fabricación industrial de todo lo que es bicicleta y nuevas fórmulas.

En resumen, les transmito que nos ayuden, les agradezco lo que nos han dicho; ya sé que les lanzo inquietudes pero espero que sean positivas para ustedes y para la Comisión en el sentido de que tenemos una oportunidad no única pero sí de la seguridad física y la seguridad jurídica, no sé si la seguridad física se soluciona con una matrícula, pero a lo mejor la seguridad jurídica sí. El tema de la planificación, el despliegue y la regulación vial, es el segundo eje, el primero es el de la parte legal, la segunda es la coordinación entre administraciones, incluso que desde aquí impongamos una obligación legal para que exista esa coordinación. Si ellos no se coordinan que se vean obligados, al menos, que para eso también está el Parlamento, para que se vean obligados a realizar esa coordinación, es decir, que dos ministerios no me vengán con los conflictos cuando lo que está en peligro es la vida de las personas, la seguridad de las personas o la libertad de las personas.

Termino, legalidad de control, incluso penal, como decimos, para que haya gravedad y ya entonces sí, información y formación, pero creo que antes tenemos que regular el terreno de juego, cómo vamos a integrar todas las piezas en esto tan complejo que les estoy describiendo y que ustedes conocen perfectamente, y entonces y solo entonces, la formación, y siempre con libertad y con un proyecto único.

Muchísimas gracias por su tiempo.

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

Por el Grupo Popular, en primer lugar tiene la palabra el señor Gago.

El señor **GAGO BUGARÍN**: Muchas gracias, muy buenas tardes a todos, doña Laura, señor Triviño. Como nos vamos a repartir las intervenciones yo voy a hacer una serie de preguntas a doña Laura de CONBICI y mi compañera se las hará a usted.

En primer lugar agradecerle que esté aquí, creo que ella lo sabe, pero nosotros, desde el Grupo Parlamentario Popular queremos reafirmar nuestro compromiso sobre los beneficios que tiene la implementación de los usuarios de las bicicletas como estilo de vida y como movilidad ordinaria del ser humano en su relación sociolaboral y también en su día a día. Por tanto vemos con buenos ojos que haya un aumento cada vez mayor de los usuarios en su relación con las ventajas que tiene de vida saludable, en descongestión de tráfico, reducción de la emisión de partículas a la atmósfera, de potenciación de un sector económico en torno al mundo de la bici y que posiblemente la única vía en la que tenemos que batallar es que mejore entre todos, especialmente en el sector legislativo, es precisamente acondicionar este aumento de usuarios en relación a una garantía total en la seguridad vial. Por eso usted está aquí y nosotros celebramos que se pueda hablar de la bicicleta en esta Comisión.

Voy a empezar por el ámbito formativo y académico y sobre el desarrollo cultural que se puede ejercer desde el ámbito académico, porque yo sí creo que deberíamos implementar, en materia de formación de seguridad vial, la cultura de bicicleta desde la infancia en la educación; creo que esa es la mejor fórmula para generar una cultura del uso de la bicicleta si desde pequeño se ve en los centros de enseñanza, más allá de la unidad familiar, como una mejor alternativa para la movilidad.

En segundo lugar, nosotros creemos en el fomento de uso de la bicicleta en las escuelas, incluso se podría estudiar la posibilidad de hacer una colaboración público privada con los centros de enseñanza, para que a partir de determinada edad pueda existir una dotación de bicicletas que puedan funcionar como un sistema de préstamo. Esta es una medida que posiblemente sería muy bien vista para muchos padres y también para muchos alumnos y creo que hay margen para establecer esa colaboración y que los centros de enseñanza puedan tener esa posibilidad de préstamo de bicicletas para sus alumnos.

Por otra parte le quería preguntar acerca de las ayudas para comprar bicis, esto es algo de lo que tampoco se habla mucho. Cuando nos interesa que se implemente, por ejemplo, la movilidad sostenible,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 12

como puede ser el vehículo eléctrico, ponemos en marcha desde el Gobierno de España planes como el Plan Moves u otros planes. Sin embargo con la bicicleta solo hay dos comunidades autónomas, de las que yo tenga constancia ahora mismo, que han dotado de ciertas ayudas económicas para comprar bicicletas, que es la Comunidad de Madrid y también la Comunidad Valenciana. ¿Qué opinión tiene al respecto?

Por otra parte, tengo la sensación de que los carriles bici, que implementan en muchas ciudades, a veces no tienen, desde el punto de vista de seguridad vial, en mejor criterio. Es verdad que hay muchos alcaldes que quieren, por interés personal, por creencias o también por interés electoral implementar carriles bici en sus ciudades pero a veces observamos que esos carriles bici acaban siendo más peligrosos que si no existieran. Saber un poco si comparte esa opinión y si podemos hacer algo desde aquí.

Un tema que sé que es un poco más complejo, pero me gustaría aprovechar esta oportunidad, es la obligatoriedad de usar el casco. Ustedes recogen en el documento que si para accidentes de menos de 40-50 kilómetros por hora el casco tendría una utilidad razonable y mitigar la lesividad que pudiera tener ese accidente. Es verdad que a lo mejor la obligatoriedad de uso del casco puede ser un condicionante negativo para el fomento del uso de la bicicleta. No sé si habrá alguna fórmula, precisamente por el ámbito formativo, que podemos contrarrestar. La opinión de este grupo parlamentario, si tiene capacidad de mitigar lesividad en accidentes de menos de 50 kilómetros por hora habrá que estudiar si realmente merece la pena o no. Pero le planteo este debate porque creo que es necesario que nos lo exprese, porque ustedes lo tienen mejor estudiado.

Nada más. Ha quedado claro que tienen cierta decepción dentro de la representatividad de los sectores de la bicicleta con algunos desarrollos normativos, con la dirección que están llevando a cabo algunos marcos regulatorios que se quieren tramitar o que están en fase de tramitación por este Gobierno. Por tanto, nosotros queremos hacer un llamamiento al Gobierno para que se escuche la voluntad de los usuarios de las bicicletas y se adapten esas nuevas regulaciones a las necesidades reales, existentes y de futuro, no solo presentes.

Muchas gracias.

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

También por el Grupo Popular, tiene la palabra la señora Moro.

La señora **MORO ALMARAZ**: Muchas gracias, presidente, buenas tardes.

Gracias a los dos comparecientes, pero me voy a dirigir, como ha dicho mi compañero a saludar especialmente a alguien, señor Triviño, con el que tantas horas tuvimos para hablar de esa reforma penal a la que se ha referido. He leído con atención su escrito, dentro del tiempo que he tenido, de todo lo que nos ha enviado, que lo agradezco. Tengo que decir que hay que señalar aquí que efectivamente Ana González fue para nosotros un motor para todos, fue una inspiración. Pero hay que decirlo, el Partido Popular presentó la proposición de ley orgánica, que es la que dio lugar a la reforma, con el impulso del ministro Catalá en el Gobierno del Partido Popular. Después, una moción de censura, sin que se hubiera podido concluir la tramitación, da entrada a la ministra Dolores Delgado en el Ministerio de Justicia y eso nos reportó unos retrasos considerables por diferencias que no solo existían en este caso con el Gobierno que entraba, con el ministerio, sino con otros grupos políticos. ¿Por qué? Estamos tratando de un tema siempre espinoso como es hasta dónde hay que utilizar el Código Penal, qué conductas deben entrar en el Código Penal. No me voy a poner académica, usted en parte lo ha señalado, pero evidentemente ese carácter de última ratio lleva a que se sea muy reticente cuando se aceptan elementos de reforma que se pueden considerar de incrementos de penas, etcétera. Aquí, además, había una cuestión de principios, usted lo ha señalado, nos costó mucho, nos dijeron de todo, nos llamaron de todo para tener en cuenta que aquellas omisiones del deber de socorro que se producían especialmente con los ciclistas en la carretera chocaban con la definición clásica de ese concepto y se estaban produciendo verdaderas situaciones amorales y de una gravedad, con un sufrimiento; eso demoró y también eso plantea problemas a la hora de la redacción, pero creo que se consiguió.

Usted plantea aquí algunas cuestiones pero tanto los fiscales que redactaron la primera propuesta, los que intervinieron, incluido el fiscal de Sala, Bartolomé Vargas, a lo largo de la trayectoria de la ponencia, y no encontrara casi dos opiniones iguales, con lo cual esto nos complica mucho las cosas a todos. De hecho, incluso los más críticos con algunas partes de la reforma, me refiero a los fiscales, en este caso han alabado precisamente esa frase que usted señala que debemos suprimir, porque entienden que es la garantía de que no se automatice la aplicación de sanciones administrativas a sanciones penales. Desde aquí puedo decir en nombre de mi grupo que recogemos este planteamiento, que lo vamos a estudiar con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 13

los compañeros, que vamos a estudiar cómo ha ido evolucionando esta norma, que hubiera sido bueno que Bartolomé Vargas hubiera comparecido el día que estaba previsto, pero me dicen que va a comparecer en breve y por tanto tendremos también su opinión.

Le planteé en su momento, y lo recordará, que lo que no podíamos hacer es convertir los instrumentos penales en instrumentos de agilización y que si determinados procedimientos civiles ralentizan, cambiemos los procedimientos civiles, tengamos imaginación y cambiemos determinados procedimientos para dar a las víctimas lo que necesitan, no nos empeñemos siempre en utilizar la vía penal como un elemento sustitutivo de una agilización de procesos. Me gustaría saber si podemos seguir esa vía, que dejamos abierta, que no cerramos y que creo que es interesante para estudiarlo simultáneamente, y ejemplos ya tenemos como para poder arbitrarlas y para poder presentarlas.

Por otra parte usted ha puesto de manifiesto algo que yo le quería preguntar. Nos preocupa esta división —y termino enseguida, presidente— entre competencias del Ministerio de Transportes para movilidad, de Interior para seguridad vial, que lo que hace es descoordinación total. ¿Cree que con esa propuesta que han hecho respecto a esa mesa sería suficiente para esa coordinación? Porque están surgiendo en todas las administraciones mesas sectoriales, por decirlo de alguna manera, de carácter territorial y eso complica, es decir, es bien intencionado pero complica extraordinariamente la coordinación cuando además hay ministerios distintos con competencias que evidentemente deben funcionar en estas estrategias de las que estamos hablando. ¿Eso lo resolvería o podría haber otras propuestas?

Muchas gracias.

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

Efectivamente está prevista la comparecencia del fiscal coordinador de seguridad vial para el 26 de abril, creemos que se podrá realizar.

Para concluir el trámite de las intervenciones de los grupos parlamentarios, vamos a escuchar al Grupo Socialista. En primer lugar tiene la palabra el señor Senderos.

El señor **SENDEROS ORAÁ**: Gracias, señor presidente.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista agradecemos a la señora Vergara su intervención y explicación, así como reconocer el trabajo que realiza la plataforma CONBICI en pro del fomento de la bicicleta y la protección de los ciclistas.

Usted en su intervención nos habla de seguridad vial, de transformación de las ciudades, de ganar espacio al vehículo y de desplazamientos activos, entre otros temas muy interesantes que desde mi grupo compartimos plenamente. Por ello, la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030 nace con el objetivo de reducir en un 50% el número de fallecidos y heridos graves para todos los países de la Unión Europea. A nuestro grupo le preocupa especialmente el colectivo de vulnerables, peatones, ciclistas y motoristas, ya que suponen el 48% de los fallecidos y la tendencia, por desgracia, sigue en aumento. Por tanto creemos que a esta estrategia le corresponde proteger a los más débiles y en ello debemos concentrar los mayores esfuerzos.

Por todo ello, señora Vergara, le voy a realizar las siguientes preguntas. ¿Cómo cree usted que se puede mejorar la estrategia para reducir los accidentes? ¿Qué mejoras cree usted necesarias para mejorar el fomento de la bicicleta en la futura estrategia? ¿Qué medidas cree usted que son necesarias para mejorar la seguridad de los ciclistas? Usted nos ha hablado de ciudades 15 minutos, ¿qué le parecen las ciudades 8-80?

Igualmente, desde el Grupo Parlamentario Socialista agradecemos la intervención y exposición del señor Triviño, en representación de la Mesa Española de la Bicicleta. Tenemos que tener en cuenta que la Mesa Española de la Bicicleta aglutina diferentes sectores, como la Real Federación Española de Ciclismo, la Asociación de marcas y Bicicletas de España, la Asociación de Ciclistas Profesionales, la Red de Ciclojuristas y por último IMBA. Desde mi grupo reconocemos la labor que realiza la Mesa Española de la Bicicleta con el objetivo de aunar el máximo de fuerzas y a todos los sectores para el fomento de la bicicleta y la seguridad de los ciclistas.

Usted nos ha hablado de la reforma del reglamento general de circulación y la estrategia estatal de la bicicleta, entre otros temas. Así que me gustaría poner en valor el trabajo que realiza el Gobierno, a través de los diferentes ministerios para fomentar el uso de la bicicleta y mejorar la seguridad de los ciclistas. Como anteriormente he mencionado, a nuestro grupo le preocupa especialmente la seguridad de los vulnerables, como peatones, ciclistas y motoristas. Por todo ello, señor Triviño, le voy a realizar las siguientes preguntas. ¿Qué puntos cree usted más importantes y más relevantes en los que se debe

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 14

incidir en la futura estrategia para reducir los accidentes? La Mesa Española de la Bicicleta aglutina diferentes sectores, ¿cómo cree usted que debieran estar reflejados todos ellos en la futura estrategia? ¿Cómo cree usted que debe incidir la promoción de la bicicleta en las políticas de movilidad, sanidad, medio ambiente, turismo, educación, hacienda y deporte para que la bicicleta ocupe el lugar que le corresponde en la futura estrategia? Por último, y para terminar, ¿cómo cree usted que la futura estrategia debe incidir en la incorporación de medidas para la reducción de la contaminación y el fomento de la bicicleta como un medio de transporte sostenible y saludable?

Muchas gracias.

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

Concluido el trámite de la intervención de los grupos, pasamos a escuchar las contestaciones y reflexiones de los comparecientes.

En primer lugar, la representante de CONBICI, doña Laura Vergara, tiene la palabra. Tiene diez minutos, vamos bien de tiempo. Puede contestar con tranquilidad.

La señora **COORDINADORA GENERAL DE CONBICI** (Vergara Román): Muchas gracias a todos los grupos por el agradecimiento, por los comentarios y por las preguntas.

Da gusto llegar aquí y escuchar consensos, escuchar que tienen cosas en común y que además coinciden con nuestras necesidades. Eso como punto de partida. Está claro que un sistema de formación estatal que pueda garantizar esa autonomía infantil en la circulación en bicicleta, que además se pueda hacer de forma autónoma y en forma segura va a cambiar radicalmente las ciudades y va a inocular la cultura ciclista, además desde una perspectiva muy diversa, eso sería un avance. Desde CONBICI estamos trabajando con Factoría de Ciclistas, que es la coordinadora de entidades formadoras en ciclismo urbano, que han desarrollado una metodología, que se llama Una bici más, que estructura y es capaz de proponer un sistema de formación de formadores para que se pueda implantar de forma generalizada en los centros educativos. Además, muy recientemente hicimos alegaciones a la LOMLOE que esperamos que permanezcan en las leyes de educación, si me permiten la broma. Creemos que esa es una vía muy importante y sobre la que si hay consenso deberemos articular y trabajar con las administraciones públicas en ese marco de la Estrategia estatal por la bicicleta de llevarlas a cabo.

Respecto a las sanciones voy a hacer una referencia a la Ley de Tráfico, que ayer ya pasó por segunda ronda del Consejo de Ministros y que llegará a esta Cámara muy pronto, en la que queremos pedirles que realicen enmiendas de adición entres sentidos. Uno es garantizar esa formación en circulación ciclista, especialmente enfocada a la infancia y la juventud pero no solo; un endurecimiento de las penas en el incumplimiento de las normas que afecten a las personas usuarias de la bicicleta o que caminan; y una actualización de algunas limitaciones de circulación que sin embargo están permitidas en el resto de la Unión Europea: doble sentidos en calles de plataforma única o que tienen entornos 20; interpretaciones como ceda el paso en ciclos rojos semafóricos, algo que va a permitir que seamos más previsibles a la hora de circular y que además hace práctica esa prioridad, con la que estamos de acuerdo, para el uso de la bicicleta.

En referencia a las preguntas formuladas, en cuanto a las sanciones lo que vamos a pedir es que sigan un principio de proporcionalidad del daño, es decir, cuando una sanción es ejercida por diferentes tipos de vehículos el riesgo y el daño a ejercer tiene formas distintas y por lo tanto la sanción debería tener un gravamen distinto.

Respecto al sistema de matriculación es un sistema que existía en algunos municipios y que todavía se conservan como joyas, y está vinculado a un tipo de impuesto de vehículos de tracción. Sin embargo constituye un problema a nivel constructivo, por un lado, la mayoría de las bicicletas no están preparadas para incorporarlas, y además entraría en conflicto con la libertad circulatoria de vehículos dentro de la Unión Europea, no se va a dar en ningún otro país, porque en los que se intenta implementar tiene una gran complejidad administrativa que en realidad no aporta. En su lugar, la Red de ciudades por la bicicleta está promoviendo un sistema de registro de bicicletas que previene al mismo tiempo el robo y la recuperación de bicicletas robadas, que nos parece puede ser más práctico o estar vinculado a alguno de los objetivos de esa propuesta.

Respecto a nuestra relación con el cambio climático, estamos absolutamente de acuerdo, lo que pasa es que no siempre los planes y las legislaciones que se aplican en este sector tienen en cuenta las necesidades de la bicicleta. Suelo poner un ejemplo muy concreto, es el Plan nacional integrado de energía y clima, que plantea una reforma fiscal verde que no incluye, por ejemplo, quitar el IVA a las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 15

bicicletas; que incluye los puntos de recarga de vehículo eléctrico como deficiencia energética y no incluye los aparcamientos para bicicletas; o modifica el código de vivienda y no incluye esta perspectiva ciclista como una medida de gran eficiencia energética. Estamos vinculadas pero todavía queda mucho camino por recorrer.

Respecto a la fragilidad no es tanto por lo que hacemos o por lo que somos, porque les aseguro que cuando yo cojo mi bicicleta o cuando viajo con ella cargada, no me siento frágil, al revés, me siento empoderada, me siento fuerte y me siento autosuficiente. Esa fragilidad viene de los riesgos, viene de lo colectivo y viene de cómo está diseñada la ciudad, que es a lo que he hecho alusión en mi primera intervención. Ahí tiene mucho que ver todo lo correspondiente con la clasificación de vehículos, que se reformó recientemente y que no tuvo en cuenta nuestras alegaciones. Así que esas alegaciones de clasificación de vehículos se las haré llegar porque no se nos está aplicando de la misma forma las restricciones que están muy claras a nivel europeo para la bicicleta y para otros vehículos. Eso lo haré por escrito.

Ese marco estatal de la Estrategia Estatal de la Bicicleta y el liderazgo del Ministerio de Transportes nos parece muy válido, de hecho es un espacio de trabajo que hemos creado a distintos niveles; hemos mantenido varias conversaciones por carta con el ministro Ábalos, pero además a nivel técnico están trabajando muy intensamente y con una dirección en la que nos sentimos cómodas. Que está infradotado, sí; que queda mucho por hacer, sí. Además, otra cosa, y es que cuando choca con el sistema de competencias debería ser ese sistema de competencias el que garantice que todo va a estar cubierto, que cada parte va a hacer parte y que además se va a coordinar o va a interactuar con el resto para que hagan lo que sus competencias le limiten a no hacer. Y ese sistema que debería estar garantizando es el que está poniendo trabas. Pero sinceramente, cuando vamos en bicicleta me da igual hasta donde llega la competencia del ayuntamiento y donde empieza la de la comunidad autónoma, lo que quiero es continuidad, accesibilidad, visibilidad y esa seguridad, tanto física como legal. Ahí estamos de acuerdo.

Con el tema de la conciliación, está aumentando el uso por parte de las mujeres de la bicicleta, tenemos mucho que decir en el sector y lo estamos haciendo desde varios puntos de vista. Por ello vamos a buscar esa integración ciclista y la libertad que está coartada ahora mismo es la de ir en bicicleta o moverse a pie; el resto de las libertades ya están garantizadas. Vamos a poner el foco en que esas libertades colectivas sean reales, porque mientras las colectivas no sean reales las individuales no se podrán llevar a cabo.

Respecto a los compromisos con acondicionar con seguridad a la colaboración público-privada, yo ahí añadiría público-social-privada. Somos un sector que todavía se está profesionalizando, de hecho estamos trabajando con el Instituto de Cualificaciones para por un lado revisar todos los certificados de profesionalidad y el catálogo de profesiones, incluso de las que algunas no están todavía reconocidas; hicimos una alegación al catálogo europeo recientemente para reconocer algunas de ellas y es apasionante vivir ese proceso de profesionalización que tiene tanto potencial.

Respecto a las ayudas para la compra, es una pregunta que también nos hacemos, que también hemos hecho propuesta al Instituto de Energía, que en este caso sería el que tiene la competencia y los fondos para llevarlas a cabo; no entendemos por qué no se hace. Así que, todo lo que puedan hacer para instar a que esa medida se tome será bienvenido por nuestra parte.

Respecto a los carriles bici nosotras entendemos los carriles bici como infraestructuras absolutamente necesarias pero que deben ser tejidas en red. También coincidimos en esa unificación de criterios, no de sistemas, por que la variedad va a hacer que nos podamos acomodar a los distintos tipos de vía, de uso y de combinaciones, pero sí que esa unificación de criterios nos consta que es una de las cosas que tiene el Ministerio de Transportes sobre la mesa. Lo consideramos muy importante. En concreto, prestar mucha atención a las intersecciones, que en realidad es donde se puede generar el riesgo o donde no puede quedar clara la prioridad de una de las partes.

Respecto a mejorar la estrategia quiero hacer un símil con el funcionamiento de las funciones que asumimos desde CONBICI. Si de verdad esto es algo que se prioriza en sus agendas, que están absolutamente convencidos, comuníquenlo, tanto ustedes como las administraciones públicas que están queriendo potenciar y motivar este uso. Organicen. La mayoría de las administraciones públicas quiere hacer proyectos ciclistas pero no ha creado equipos técnicos que creen alianzas con los colectivos para que esas políticas puedan llevar a buen puerto y se puedan desarrollar a nivel técnico.

Respecto a tesorería e inversiones, los fondos europeos nos parecen una gran oportunidad. Estamos trabajando con la Federación Europea de Ciclistas una propuesta para integrar la bicicleta en la Estrategia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 16

de Transporte Intereuropeo que podría garantizar esa continuidad a la financiación tanto de infraestructuras como de proyectos y equipos técnicos. La equidad, para nosotros entendida como la diversidad, que somos y que además queremos que se amplíe y dar a eso un marco general. Esas serían las medidas.

Respecto a la pregunta concreta de 8-80 y de la ciudad de 15 minutos son dos conceptos que se complementan muy bien. El concepto 8-80 es que si puede caminar de forma autónoma un menor de 8 años y una persona de edad avanzada lo podremos hacer con comodidad el resto. Y añadir a esta perspectiva de las personas que la utilizan, diseñar las ciudades desde una perspectiva multifuncional, es decir, si especializamos las zonas de la ciudad, como se había hecho hasta ahora, si sacamos los polígonos de las ciudades y ahí tendremos que ir a trabajar y aquí tendremos que ir a comprar, y aquí viviremos, y allí vivirán las personas que ejercen los trabajos de cuidados, eso implica mucha movilidad, muchísima, y la hipermovilidad es un problema, que hemos visto además durante la pandemia, que es reducir la movilidad a la mínima expresión o hacerla más sostenible, garantiza lo que queremos, que es un sistema de seguridad vial que se preocupe de la salud y del medio ambiente al mismo tiempo que a las personas que tenemos derecho a movernos y acceder a cubrir nuestras necesidades.

Para conocer más la estrategia del ministerio creemos que lo mejor es que ejerzan ese derecho a preguntas tanto al Ministerio de Transportes como a otras administraciones, porque la estrategia la está liderando el Ministerio de Transportes pero DGT, por haber impulsado su redacción tiene mucho que decir; el Ministerio de Agricultura, con el programa de caminos naturales también tiene una gran capacidad inversora; la Secretaría de Estado de Turismo para impulsar el cicloturismo. Todo esto va a generar una movilidad ciclista que es importante que proteja esta estrategia de seguridad vial.

Les enviaré algunos ejemplos de cómo eliminar factores de riesgos, que para nosotros es la prioridad, de protección colectiva. Y respecto a las protecciones individuales, como el casco, por ejemplo, por los datos que manejamos tendría eficiencia en entornos por debajo de los 20 kilómetros por hora. Entonces la obligatoriedad no merece la pena. En otros espacios y en otros tiempos tuvimos que hacer un argumentario muy fuerte para ir en contra de esta obligatoriedad; creemos que no aporta, que no tiene ninguna capacidad de prevención, sino que lo que tiene es un abandono de los sistemas de bicicleta pública en contradicción con los sistemas europeos; en ningún país europeo se van a explicar que cuando cruce la frontera se tienen que poner un medio que al circular en ciudad y al circular en la carretera no les protege. Va a ser una anomalía europea; creemos que no merece la pena.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora Vergara, por sus intervenciones.

Vamos a dar la palabra a continuación al portavoz de Mesa Española de la Bicicleta, don Alfonso Triviño.

El señor **REPRESENTANTE DE MESA ESPAÑOLA DE LA BICICLETA** (Triviño Fernández): Muchas gracias, intentaré ser lo más breve, porque las preguntas tienen tela.

En principio, para cerrar el tema del Código Penal, contestando a doña María Jesús Moro, creo que estamos absolutamente de acuerdo con lo que se dijo en su momento que era que efectivamente aquellas imprudencias menos grandes que quedaran bien definidas tuvieran el mínimo reproche penal, pero sí estábamos viendo que estaba subiendo mucho la accidentalidad; la gente se estaba quedando tibia con el tema de los puntos, había como una especie de reacción de que no pasa nada y eso en ningún país de Europa ha pasado. Les voy a enviar, con la autorización lógicamente de las personas implicadas, varias resoluciones judiciales, autos de archivo donde incluso con el informe fiscal se nota cierto desprecio por las víctimas: a qué vienen a molestarnos si está claro que nosotros podemos quitarnos de encima el problema. Tal cual, porque en dos líneas resolver un archivo sin meterse en más profundidades a veces las víctimas se quedan como diciendo que no entienden lo que ha pasado, casi me mata un tío, que se ha saltado un stop, estoy vivo de milagro, he estado un mes en la UCI, he salido vivo y me he quedado con unas secuelas en que he perdido el equilibrio, etcétera, y ni siquiera me ha mirado el forense. Es lo que digo, esa frasecita se podría haber interpretado para el verdadero sentido que es quitar lo mínimo, creo que don Óscar Gamazo lo dijo en su intervención, no es lo mismo que un señor aparcando esté echando marcha atrás y que se le meta un niño que no un tío que se salta un stop. Pero es que a los jueces —y desgraciadamente ustedes son los que tienen en cierto modo que corregir esa jurisprudencia tan laxa— les da igual cual sea la infracción cometida, les da igual el catálogo. Esto es lo que nosotros estamos viendo en el día a día. Por lo tanto les hemos señalado precisamente al revés, queremos menos pena en este tipo de infracción, un mes de multa, pero no es para hacer un procedimiento más ágil, es por justicia de lo que significa la protección de las víctimas, de que el hecho disuasorio de cualquier persona que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 17

cometa una infracción sepa que tiene consecuencias legales mínimas, pero penales, porque resulta que es más dura la sanción administrativa que no el que se archiven sistemáticamente los asuntos cuando hay víctimas. Eso lo hemos hablado por activa y por pasiva y los que estamos todos los días defendiendo a los ciclistas, como yo defiendo a ciclistas, lo estamos viendo. Entonces se ha abierto el melón, bien; les pido por favor que lo vean, se pusieron de acuerdo en su momento todas las fuerzas parlamentarias, lo tenían muy claro, pero yo les digo que desgraciadamente los jueces lo han interpretado para quitarse de en medio los asuntos y los fiscales no se están implicando, porque no defienden a las víctimas, se ponen del lado de los archivos, sistemático.

Respecto a las preguntas, las matrículas, el casco, totalmente de acuerdo. En ningún lado de Europa ni de nuestro entorno las bicicletas tienen matrícula. Se está hablando de bici registro, por supuesto el bici registro es algo súper útil, que tú voluntariamente registres tu bicicleta para caso de robo. Pero si hay un accidente normalmente los ciclistas se caen al suelo y se quedan ahí; puede haber fugas pero no consideramos que el hecho de tener que pagar una tasa, de tener que homologar un vehículo para que tenga una matrícula, sea lo suficiente. Es más, seguro que el riesgo que genera una bicicleta no es tal como para que merezca un seguro obligatorio. Por eso es seguros para vehículos a motor. Es mucho más útil que le ponga un seguro obligatorio en el seguro de hogar, que cubriría cualquier incidente que pudiera haber con la bicicleta y cubre muchísimos más riesgos, que es que se te caiga una maceta y que le rompa la cabeza a una persona. Eso sí que a lo mejor es la solución, incentivar el seguro del hogar, que casi todos los españoles lo tienen, que se sepa y que se hable con UNESPA para que UNESPA explícitamente contemple, dentro de las coberturas del seguro de hogar, desplazamientos en bicicleta; eso sería la verdadera solución. No me hagan obligatorio el seguro para que hagan caja las aseguradoras, pero sí, dentro del seguro del hogar propiciar que la gente se anime por que realmente merece la pena.

Respecto al casco, lo dicho. Los ayuntamientos no lo quieren, ¿por qué? Porque tienen sistemas públicos de alquiler. Pero no merece la pena el riesgo que hay de sufrir un accidente a baja velocidad en una ciudad, que es donde hay muchos accidentes pero, gracias a Dios, son leves, que el hecho de que obligues a poner casco disuasoriamente el beneficio que tiene el uso de la bicicleta. Es que es bestial, sabemos todos los beneficios que tiene el uso de la bicicleta en ahorros de costes energéticos, sanitarios, cada kilómetro recorrido es salud, etcétera. Bueno, pues merece la pena ayudar a la bicicleta.

Contestando a varias cosas, dentro de la estrategia, ¿cuáles son los puntos importantes? Hay un libro que está supercompleto, que lo primero que necesitamos es una oficina de la bicicleta que tenga peso político, y sabemos lo que es el peso político, ustedes lo saben más que yo; yo sé lo que es pegarse con las paredes y no sacar nada. Dijo Perico Delgado cuando estuvo en la reunión con el ministro Ábalos: Esperemos que este compromiso no suponga que tengamos que volver dentro de 15 años a decir lo mismo al Gobierno de turno porque todo esto se haya quedado solo en una declaración de buenas intenciones. Ya nos pasó con Magdalena Álvarez en el año 2005, que en una reunión nos prometió el oro y el moro; luego vino Perico diciendo hace 15 años tuvimos una reunión con doña Magdalena Álvarez, espero que dentro de 15 años no venga con la cachaba a decir lo mismo que dijimos a doña Magdalena Álvarez. Impulso político. Está escrito, y lo único que les pido, que se coordinen. Primero, una ordenanza tipo que llevamos pidiéndola hace tiempo para que cada ayuntamiento no tenga una norma distinta. Por ejemplo, la S-35, esa señal cuadrada, que en vez de ser redonda azul de la bicicleta, pues la S-35 que es la posibilidad de optar por entrar en un carril bici pero que no es obligatorio, resulta que no existe en el catálogo de señales. Un catálogo de señales también, porque ahora resulta que en la reforma del reglamento de la circulación está la Dirección General de Tráfico postulando señales que creemos que debería hacer el Ministerio de Fomento, que no se ponen de acuerdo. Llevamos 10 años haciendo alegaciones al catálogo de señales específicas de la bicicleta; esto está ahí paralizado. El pobre Antonio Pérez Peña, que es el jefe del servicio de señales del Ministerio de Transportes lo tiene preparado para que haya un impulso político y decir nos sentamos con la Dirección General de Tráfico y este es el catálogo de señales, porque hay cuatro señales que cubren todo y son las únicas cuatro que hay; el resto de las señales que se utilizan en Europa, ¿dónde están? Y luego una nueva Ley de planta de seguridad vial, que se coordine con la Ley de movilidad sostenible que quiere hacer el Ministerio de Transportes. Yo estuve en los grupos de trabajo con el anterior director general de Tráfico, Gregorio Serrano para crear una nueva Ley de planta y movilidad sostenible; se trató de los coches autónomos, con el Ministerio de Transición Ecológica. Hubo un grupo de trabajo del Consejo Superior de Tráfico, que fueron como 15 o 20 reuniones, de las cuales yo fui a 10, hubo un trabajo ahí y se iba a hacer una nueva Ley de planta de seguridad vial y movilidad sostenible. Pues son se va a hacer, lo único que se va a tocar son los puntos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 18

con los móviles. La Ley actual de seguridad vial es una ley de multas de tráfico, cuando tú te saltas una norma de tráfico y es un parcheo, tras parcheo, tras parcheo, un texto refundido que es lo mismo en el año 1992, con ciertas variantes.

Otra pregunta, cuáles son los temas políticos de coordinarnos entre distintos ministerios, ayúdenos ustedes. Lo único, vuelvo a reiterar, la oficina de la bicicleta con peso político, es clave, pero no una oficina que dependa del Ministerio de Transportes que coordine todo el tema de movilidad, porque tiene que ser alguien que sepa de esto, que tenga peso político y que tenga contacto directo con el ministro. Creemos que es el ministro el que ha asumido el liderazgo político en primera persona, ese fue su compromiso, y nosotros salimos con la convicción de que el ministro Ábalos quería tirar personalmente del carro. Él no va a poder, a lo mejor, pero sí va a poder una persona de su máxima confianza estar ahí coordinando todos los ministerios, llamando a los teléfonos, ser un profesional en solucionar los problemas de la bicicleta.

La última pregunta se refería a cómo reducir la contaminación. Pues cambiar el paradigma de movilidad. Nosotros consideramos sinceramente que se está viendo cómo está funcionando en las zonas donde los vehículos no pueden pasar, las zonas peatonales, donde está prohibido el paso del vehículo privado. Vamos a cambiar el que de verdad utilizar el coche para ir al campo, y tienes que atravesar tres manzanas. Moverse un poco más, pero para eso hace falta desmitificar el coche. El coche no es un síntoma ni un símbolo de poder, es una herramienta que, y en eso estoy totalmente de acuerdo con el portavoz de VOX, si queremos utilizar el coche, podamos utilizar el coche pero no a costa de que el 80 % del espacio esté ocupado por tres coches y el 20% por cien personas que quieren caminar o cien ciclistas que quieren desplazarse. El otro día se mencionó el tema de los taxis. Resulta que en el centro de Madrid el 85% del espacio que utiliza el taxi está vacío, van dando vueltas, y se hacen una media de 150 kilómetros. Habrá que plantearse, por que el taxi, digan lo que digan, es un servicio público pero es un alquiler de un vehículo privado, no se pueden subir 60 personas como en un autobús. Vamos a ver si cambiamos de paradigma de movilidad, apoyamos completamente todo lo que son las reformas legales para que los ayuntamientos puedan espaciar su territorio para facilitar a los modos no contaminantes el poderse desplazar. Y lo más importante para que no haya contaminación, que los ciclistas perdamos el miedo a salir. Antes en la carretera de Colmenar —yo monto mucho en bicicleta— había miedo porque era un arcén pequeñito y morían ciclistas a porrillo en las entradas, en las salidas de los cruces; se hizo un carril bici y aquello está superpoblado. Y es lo que digo yo, en el momento en que haya carriles bici buenos, iremos por allí y la señora y el señor mayor harán un traslado en bicicleta porque no tendrán miedo. Eso es lo que se tiene que hacer apoyar realmente la bicicleta y fijarnos en lo que pasa en otros países, no inventar nada, fijarnos en lo que pasa en otros países con mucha más experiencia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Triviño. Gracias también, señora Vergara por su comparecencia, gracias a los dos por acompañarnos esta tarde. Espero que no sea la última vez que puedan estar en esta Comisión. Muchísimas gracias. Buenas tardes.

Vamos a suspender cinco minutos la Comisión para despedir a los comparecientes y recibir a los siguientes.

— **DE LA SEÑORA ALONSO DE ARRIBA (VICEPRESIDENTA DE PLATAFORMA MOTERA PARA LA SEGURIDAD VIAL). (Número de expediente 219/000425).**

— **DEL SEÑOR RIAÑO SEBASTIÁN (SECRETARIO GENERAL DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DEL SECTOR DE DOS RUEDAS, ANESDOR). (Número de expediente 219/000426).**

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

Vamos a hablar de motocicletas y de motoristas. Para ello, comparece en primer lugar la Plataforma Motera para la Seguridad Vial, asociación que tiene como objetivo informar, formar y educar en valores no solo al colectivo motorista sino a todo aquel que comparte las vías. En su nombre le damos la bienvenida, a doña María José Alonso, vicepresidenta de esta plataforma. Muchas gracias, señora Alonso. Tiene la palabra por un tiempo aproximado de 20 minutos. Cuando quiera.

La señora **VICEPRESIDENTA DE PLATAFORMA MOTERA PARA LA SEGURIDAD VIAL** (Alonso de Arriba): Buenas tardes a todos. Gracias a esta Comisión por volver a invitarnos a comparecer y acompañarnos una vez más.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 19

Saludos falleros, estamos en pleno 18, sería la nit de la plantà, no podemos, pero vamos a plantar nuestro granito de arena aquí y vamos a hacerlo lo más ameno posible, eso ya se lo aseguro yo, porque no soy políticamente correcta, quien me conoce ya lo sabe. Nos gusta ser directos y honestos; nuestros valores son principalmente nuestra guía. En nombre de toda esta familia que se llama PMSV vamos a prometerles, les prometo que no vamos a dejarles indiferentes, no se van a aburrir y mucho de los intervinientes seguro que se van a reír con más de alguna de las anécdotas que voy a contar.

Voy a hacerles un resumen muy breve de lo que es nuestra asociación. Nosotros venimos haciendo durante muchísimos años, desde el año 2006 aproximadamente, muchas acciones en pro de la información, formación, recomendaciones y concienciación. Empezamos como muchas organizaciones, haciendo manifestaciones a pie de calle. Nuestro principal objetivo era llegar a las administraciones a través de estas manifestaciones. Una vez que logramos abrir esa pequeña puerta ya empezamos a hablar realmente en serio, que es como a nosotros nos gusta, hablar en los despachos. Decirles que pertenecemos al grupo de trabajo GT-52, a GT-50, somos parte de la Global Alliance, organización sin ánimo de lucro a nivel europeo, firmantes de la Carta europea de la seguridad vial, pero sin duda lo que más nos llena es el trabajo de campo, es decir, asistir a esos colegios, a esos institutos y allá donde se nos requiera, para dar nuestro punto de vista, hablar claramente a los jóvenes y no tan jóvenes, sobre los pros y los contras de una motocicleta, sobre las bondades que tiene, que las tiene, pero cómo hay que saber explotarla de manera segura y no empezar a ir en ella porque alguien le ha dicho que es bonita, que es chula, que te da mucha libertad y que mola mucho utilizarla. Hay que utilizarla siempre con responsabilidad, pero igual que otro tipo de bici.

La falta de valores, educación y respeto es lo que está provocando la alta siniestralidad, no solo de este vehículo, sino de todos los vehículos, incluyendo los peatones, y la nueva movilidad que se ha incorporado ahora, que son los vehículos de movilidad personal, los patinetes. Es un espacio el vial, el espacio público de y para todos y eso es lo que más nos satisface, el poder informar e inculcar los valores que por desgracia, en esta época en la que estamos, es lo que está fallando.

Luego está la parte más engorrosa, que es el trato directo con las diferentes administraciones, con los titulares de las diferentes villas, con continuas peleas, ideas y venidas, que si esto es legal, que si esto es ilegal, que si esto se coge con pinzas, que si hay que revertir ciertas actuaciones. Esto lo llevamos haciendo desde hace muchos años, y es lo que tiene, como cada equis años se cambian ciertos titulares y se va modificando todo, tienes que volver otra vez a partir de cero, volver a hacer una presentación de quiénes somos, qué hemos hecho, volvemos a perder tiempo y al final se pasan legislaturas y no hemos hecho nada. Todo esto llevamos haciéndolo años y nos sorprende que ahora, en pleno 2021, se vuelva a debatir por segunda vez la segunda Agenda 2021-2030 y algunos entes pongan sobre la mesa algo a imitar de otros países, cuando aquí, en nuestro país, tenemos grandes y muy buenas iniciativas. Deberían de fijarse más en muchas hormiguitas que trabajamos aquí y no mirar tanto o solamente lo que realizan grandes empresas o lobbies o grupos de gran peso específico por su ventajosa posición económica y social.

Hemos hecho visibles objetos colocados en muchas vías, que para la mayoría de los usuarios pueden resultar un objeto más. En la anterior comparecencia, tuve el placer de escucharla online, soy así de rara, me encanta escuchar los directos de la Comisión sobre Seguridad Vial, y se hablaba de temas —fue una diputada de aquí que hizo alusión a ello— como los famosos bloques de cemento de hormigón que se han puesto en Barcelona. Eso es una salvajada, igual que los segregadores que se ponen, eso es otra salvajada; igual que contenedores de basura que se ponen en cruces, esa es otra salvajada y ya no solo por los motoristas y por los ciclistas, sino por los propios peatones. Apaciguar el tráfico como se intenta apaciguar, y estamos totalmente a favor de apaciguar el tráfico en velocidad 30 en ciudad, no viene por poner un pictograma en el suelo y que ponga 30, viene por modificar otra serie de aspectos que están en los laterales de esa calzada donde está el pictograma velocidad 30.

Pero vamos a ceñirnos a lo que dicen los puntos de la Estrategia de Seguridad Vial de esta Agenda 2021-2030. Voy a empezar con algo que no viene en esa estrategia pero creo que es de suma importante. Esta Comisión sobre Seguridad Vial en la que estamos, siendo tan importante, no entendemos cómo no es una comisión legislativa, sigue siendo una comisión no legislativa. De hecho la seguridad vial, ahora que estamos con esta famosa pandemia, es considerada pandemia por la Organización Mundial de la Salud, se nos van un millón y medio de vidas al año por siniestros viales. Por lo que, tiro el guante y esperamos que en la próxima legislatura ya en esta Comisión se hagan proposiciones de ley y no proposiciones no de ley.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 20

Vamos a empezar con el punto 2 de la estrategia, por algo que nos ha llamado un poquito la atención. Se habla de la vulnerabilidad en el transporte público de mujeres. ¡Hombre! que se plantee la vulnerabilidad de una mujer por ir en transporte público quiero pensar que es una mala redacción del documento, porque en esta época donde se habla tanto de igualdad, de paridad, de justicia, lo que menos interesa es que nos señalen. Si va por el tema de estar embarazada, una mujer embarazada no está enferma, simplemente está embarazada, ya está. ¿Que hablen por vulnerabilidad por el sistema público de transporte? Ahí igual sí nos metemos, yo también soy usuaria de transporte público, aparte de motocicleta, que es como más voy, también voy en vehículo privado, en coche, pero me resulta extraño que en mi coche tenga cinturones de seguridad y en el transporte público no los tengan. Me resulta extraño que hablen de niños también como vulnerables y personas mayores en transporte público y no haya sistemas de retención infantil en el transporte público o cinturones de seguridad de tres puntos para esos niños, vulnerables hasta cierto punto, pues se supone que tienen que ir acompañados por mayores. Este es un pequeño detalle que yo quería dejar ahí, por que me ha extrañado que en esta estrategia, en esta relación, en este punto, desde nuestro punto de vista ya empieza a fallar un poquito.

Continuamos con errores de redacción. Vamos al punto 2, y les leo: Proclamación del periodo 2021-2030, para la seguridad vial. Perdón si hablo tan rápido es que estoy acostumbrada a la radio que como nuestro compañero de luz de cruce me tiene a saco y me deja un minuto, tengo ir a toda velocidad. Con el objetivo de reducir en un 50% las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico. ¿Cómo que accidentes de tráfico? Estamos hablando en 2021, ¿que no nos ha entrado en la cabeza que no se llaman accidentes, que son siniestros? Los accidentes son otras cosas, con lo cual seguimos con una estrategia que ya empieza a estar mal enfocada en el mismo momento en que la redacción está mal ejecutada.

Vamos con el punto 7 de la estrategia, en donde hay un link muy interesante, nos llega un documento que se llama Salve vidas, de verdad superinteresante. Dentro de este hay algo que habla de liderazgo. Les voy a leer por si no lo han leído. Los componentes básicos de Salve vidas son el control de la velocidad, el liderazgo, el diseño y la mejora de las infraestructuras, la seguridad de los vehículos, la vigilancia y el cumplimiento de las leyes de tránsito y la supervivencia tras un —volvemos otra vez— accidente. Omo ven siguen con la persistencia del accidente en lugar de siniestro, pero esto ya lo damos por informado. Llama la atención lo de liderazgo, ¿liderazgo de quién, de quiénes? ¿Quién tiene que llevar la batuta en esto y por qué hago referencia a esto del liderazgo? Les voy a poner varios ejemplos. Cuando llega determinada fecha, en el mes de junio, a algunos municipios les da por crear lo que se llama o nosotros llamamos arte callejero, que es directamente inventarse señales de tráfico, colocarlas sin más y darles mucho bombo y hacerse muchas fotos. ¿Dónde las colocan? En las vías públicas, justo en unas zonas que son compartidas, de extrema peligrosidad y donde no deberían colocarse. No sé si saben que hay un catálogo oficial de marcas viales que es la norma 8.2-IC, y están, entre otras, otras marcas viales que también les gusta mucho inventarse y que les llaman los pasos para peatones multicolores y con muchas filigranas, que está regulado en el Reglamento General de Circulación en su artículo 168.c. Esto no es un invento de alguno que tuvo una inspiración un día, la señalización está recogida en la Convención de Viena sobre señales de carreteras y señales. Esta Convención fue acordada en el Consejo Económico y Social de Naciones Unidas en su conferencia de tráfico por carretera en Viena el 7 de octubre de 1968; entró en vigor en 1978. Esta conferencia también estableció la convención sobre tráfico por carretera, el cual complementa esta legislación al estandarizar leyes de seguridad vial internacionales. La Convención se extendió sustancialmente al Protocolo de Ginebra de 1949 sobre señales de carretera y señales, basados a su vez en la Convención de Ginebra sobre la unificación de las señales de carreteras. Algunas enmiendas se han incluido con posterioridad, porque lógicamente todo va avanzando y todo se puede ir complementando, pero lógicamente bajo un marco legal, no porque a alguien se le ocurra hacer un invento.

¿Por qué les cuento todo esto? Porque todo está pensado para que todos los usuarios podamos entender cómo funciona la norma y cuál debe de ser nuestro comportamiento cuando nos encontramos con esas señalizaciones. Si resulta que un organismo de rango inferior se puede saltar a la torera una norma de rango superior, ¿nos pueden decir dónde está ese liderazgo del que se hablaba en el punto de la estrategia? Mejor aun, ¿alguien nos puede explicar quién va a poner freno a esto? Porque además les recuerdo que si ya de por sí tenemos una batalla sobre el tipo de pintura utilizada en la señalización, con unos índices de CRT bajísimos, que en algunos municipios estos CRT les suena hasta chino, ¿qué excusa es la que encuentran para que sigan colocando pasos de peatones multicolores por el hecho de que, según ellos, son más visibles para los niños pequeños y hay que hacer más visibles a según qué

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 21

colectivos? De nada nos sirve entonces ir a colegios y explicarles cómo pueden convivir cuando salen por la puerta de su casa haciendo caso a ciertas señalización, entre ellas esos pasos para peatones, cuando se van encontrando de cara al colegio cosas extrañas que han colocado ahí según quiénes. En esto estamos implicados muchos entes, policías locales, formadores viales, asociaciones sin ánimo de lucro, coordinadores de educación vial de jefaturas de tráfico, asociaciones de víctimas; acudimos a estos centros para inculcar la educación, la empatía y la responsabilidad de esos menores en el respeto de la norma y el memorizar cuál es el tipo de señalización a respetar si de repente un día se encuentran con unas pintadas de color en el suelo, les hará gracia pero, ¿van a saber interpretarlas? ¿A quién van a hacer caso? Esto, señorías, es un grave error, primero porque se está transgrediendo una norma con el consiguiente vacío legal ante un siniestro en esa zona. Si yo me caigo con la moto en ese paso para peatones pintado de colores, ¿qué ocurre ahí? ¿De qué líder es la responsabilidad? Pero resulta que si él o yo o cualquiera de nosotros ponemos una pegatina en una señal de tráfico la que nos cae no es chica. ¿A qué líder debemos pedir responsabilidades? Porque al final alguien tiene que tener la responsabilidad y no puede ser un ente, sino a lo mejor algún técnico, avalado por alguien de arriba que se llama líder, es al que a lo mejor habría que pedirle explicaciones de por qué no se rige por esa norma técnica.

Estoy segura de que hay otras maneras para dar visibilidad a colectivos o hacer reivindicaciones que no sea utilizando las vías públicas.

Vamos a tratar ahora más temas del punto 7, y esto va a ser el grueso, digamos, el que nos toca más directamente a nosotros, que es hablar de las infraestructuras y de la mejora de las mismas. Vamos ya al manido tema de los sistemas de contención de vehículos que deberían ser, según nuestro punto de vista, integrales. ¿Qué quiere decir eso? Que estén protegidos por la parte inferior para que sea justo el que si hoy voy en moto el Estado me proteja y si mañana voy en coche el Estado ya me está protegiendo. Los deberes hay que hacerlos en tiempo y forma; no decimos que no haya avanzado, por supuesto que se ha avanzado, pero a este ritmo van a desaparecer los vehículos y las infraestructuras no van a esta a la altura. ¿Tanto cuesta gastar dinero en lo que es prevención, una palabra que también parece que se haya olvidado? Porque si no a este paso el Ministerio de Sanidad no va a dar abasto. Con esto no queremos decir, ni muchísimo menos, que la Administración sea la culpable de todos los siniestros viales, en absoluto. Nosotros como ciudadanos tenemos que respetar la norma, tenemos que ir adecuadamente equipados los que vamos en moto, eso está claro, para que nuestras lesiones en caso de caída sean menores, pero ¡jojo! hay ciertas vías que dejan muchísimo que desear. En esto volvemos a los sistemas de contención de vehículos. La Red de Carreteras de España es de unos 165 624 kilómetros, de los cuales 26 403 son competencia directa del Ministerio de Fomento. Rebuscando un poco por Internet hemos visto en la revista de *Tráfico y Seguridad Vial*, de la Dirección General de Tráfico, un dato muy interesante y es que hay 3000 kilómetros en donde están colocados esos sistemas de protección para motoristas, de 26 403 solo hay 3000 kilómetros asegurados. Afortunadamente esto no ocurre en comunidades autónomas y diputaciones que sí se han puesto las pilas y han invertido en desarrollar este tipo de sistemas de contención integrales. Solo voy a decirles una cosa, creo que tenemos el mismo derecho cuando utilizamos los vehículos de cuatro ruedas que cuando los utilizamos de dos ruedas. Voy a dar otro dato sacado del informe anual de Transportes e Infraestructuras del año 2018, en el que da un dato muy interesante. Habla de millones de kilómetros recorridos por tipo de vehículo. Pues bien, las motocicletas ganamos por goleada, con 86,34 % de kilómetros recorridos sobre el cien por cien de todo. Si con estos datos no merecemos tener un respeto y que se mire por la seguridad integral de los usuarios de dos ruedas, no sé qué es lo que vamos a tener que hacer.

Quiero que se fijen en una pequeña distinción. Hay una parte que pone motos, con un 1, en donde se ponen el número total de kilómetros recorridos y luego hay otra parte en la que pone «ligeros» que trata sobre vehículos ligeros que también nos meten a las motos. ¿Por qué digo esto? Por otra cosa que ha salido hace unos días en la Comisión sobre Seguridad Vial, algo que se llama los peajes, que si bien es verdad que algunos ya están dejando de existir, se han retirado, hay otros que siguen persistiendo. No quiero dejarme este texto que es muy importante. ¿Por qué las motocicletas tenemos que pagar una tarifa igual a la que pagan los turismos, vehículos que son mínimo 1500 2000 kilos de hasta cinco plazas e incluso pueden llegar a ocho plazas, según marca aquí lo que son los vehículos ligeros? ¿Desgaste de vía? No es la misma, solo tenemos dos ruedas, dos ocupantes. Por tanto, ¿a qué se debe esta distinción? Hemos hecho llegar un recurso en donde pedimos que por favor se haga una subcategoría dentro de vehículos ligeros para que las motocicletas tengan un peaje inferior al de los vehículos ligeros de cuatro ruedas, porque nos siguen llamando turismos vehículos ligeros. Nosotros no somos turismos vehículos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 22

ligeros, somos, en todo caso, vehículos ligeros o motocicletas ligeras, nada más. Al margen de esta tarifa, también hay que tener en cuenta otra cosa, que en la mayoría de las autopistas de peaje, por aquello de que tienen una proyección especial, son más seguras, entre comillas, los sistemas de protección de vehículos integrales hasta la fecha, y he recorrido varias, no he visto ni un solo metro, ni un kilómetros que esté protegido por la parte inferior, y aun así tengo que pagar la misma tarifa que un vehículo de cuatro ruedas y hasta ocho ocupantes, ¿por qué si no me están dando la misma protección? ¿Por qué ese menosprecio al usuario de dos ruedas? Ahí lo dejamos también.

Vamos a seguir hablando de infraestructuras, y de algo que se ha puesto muy de moda ahora para una plataforma muy conocida por todos ustedes y por todos nosotros, que tiene mucha repercusión en medio televisivo, y en donde un grupo de personas han dicho que hay que volver a colocar señales indicando los puntos negros o los tramos negros de las vías. ¿De verdad, después de tantos años y tanta gente implicada y experta, solo se les ocurre que hay que volver a poner otro obstáculo más en la vía? ¿Después de tantos años no se les ha ocurrido hacer una auditoría de esos tramos para eliminar la peligrosidad y no poner otro obstáculo más? Es que al final, entre tanta señalización, tanto panel publicitario, tanto panel de tramo peligroso no vamos a poder ver ni el paisaje. Si ya en la ciudad no vemos nada, porque está todo lleno de objetos por todos los lados y es superpeligroso, cuando vamos a hacer turismo no sé adónde vamos a tener que ir a hacer turismo, a montaña solamente, porque la verdad es que cuando uno va en ruta lo que te gusta es disfrutar del camino, luego ya cuando llegas al destino sigues disfrutando de la zona, pero te gusta disfrutar y ver el camino.

Voy a hacer referencia a una frase que dijo el catedrático Luis Montoro en su intervención —perdóname Luis— en donde dijo: Tenemos unas infraestructuras brutales. Y tanto que son brutales, ya no por el exceso de kilómetros sino por el exceso de baches que hay en la mayoría de las nacionales, comarcales u otras; son brutales porque perfectamente no hace falta que se vayan ni a Arabia, ni a Argentina, ni a África a hacer el Dakar, pueden hacerlo en muchas de las nacionales de muchas comunidades autónomas que les puede señalar aquí, Castilla y León, Extremadura, Castilla-La Mancha, Andalucía. De verdad, ¿qué nos estamos perdiendo que desde la primera reunión que tuve con el director general de Tráfico actual, que tuve el gusto de conocer en el año 2007, y estamos en 2021, seguimos hablando exactamente de los mismo? ¿En qué hemos avanzado si estamos redactando la de 2020-2030? Avanzar, avanzar, por lo menos en el trasfondo; vemos poco avance.

Vamos a continuar con los famosos paneles y la famosa señalización, que bien es cierto que acompañé al director tanto el día 30 de septiembre, en la Dirección General de Tráfico, junto al ministro Grande-Marlaska, como el sábado de la semana pasada, que estuvo en Valencia haciendo la presentación de varios tramos de puntos peligrosos. Doy fe de ello, y aquí voy a tirarme una piedra a mí misma, porque efectivamente esas zonas donde se van a poner los paneles de aviso de tramos peligrosos son realmente carreteras que están en muy buen estado, Diputación y Generalitat han invertido mucho dinero en poner un asfalto estupendo y unos sistemas de protección estupendos, pero como en cualquier cocido, hay garbanzos negros, y esos garbanzos negros han tomado esas zonas como su propio circuito. Tenemos un ten con ten ahí; por un lado hay que señalizarlo para que vean que es entramo donde cada fin de semana se suceden siniestros, unos mortales otros graves, pero por otro lado tenemos el pensar: es que parece que basta que arregles una carretera, la pongas en buenas condiciones para que la gente se vaya a la carretera a correr como si aquello fuera un circuito. ¿Dónde está el equilibrio, qué es lo que podemos hacer? Estos paneles ya le dijimos al director —nos lo prometió y nos lo dijo en el mes de septiembre— que iban a ser tramo eventual, que no iba a ser tramo para siempre, sino que iban a hablar con los diferentes titulares de la vía para ver de qué manera podían esos tramos volver a re proyectarse o buscar una solución para que no fuesen tan peligrosos. Los que hemos ido por ciertas zonas, no sé Chema, pero en la Comunidad Valenciana seguro, segurísimo, el alguno de los tramos va a ser inviable porque la orografía no lo va a permitir, por lo que va a tener que dejarse ese panel. Lo que solicitamos es que haya sentido común, que es algo que falta, hay vemos que somos o son demasiado cuadrados. ¿Esto entra dentro del marco legal, son paneles que son fusibles, panelables? Aquí la norma me dice que puedo plantar los postes IPN, postes que son descatalogados en las barreras de contención de vehículos por la peligrosidad que supone para el usuario de dos ruedas. Resulta que te pone panel panelable con los postes IPN. Pues no, el mensaje es el día me confunde, no la noche, el día me confunde. No puedo señalar una zona peligrosa con un poste peligroso, es que es de sentido común; gasten un poquito más de dinero, dentro de la legalidad se puede hacer, pongan dos postes rectangulares juntos, sostienen ese mismo panel, porque entendemos que es de más envergadura y pesa más, y ya está. Claro, te responden:

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 23

es que nos dicen que según la norma si ese panel se coloca detrás de una barra de contención que ya tiene el sistema de protección inferior, que se puede colocar. ¿Pero a usted quién le ha dicho o en qué informe viene que al cien por cien de las caídas de los motoristas vayan al suelo, es que no hay nadie que salte por encima de la barrera? ¿Y si justamente alguien cae sobre ese poste? Contestación: pero es que eso es algo como muy excepcional. Dígame usted a la familia del que fallezca contra ese poste que eso es una excepcionalidad. Claro, como usted no va a ir, le va a tocar ir al policía de turno.

Se podría incluir en la infografía de ese documento Salve vidas, cosas muy importantes y muy interesantes. Se habla de vías y bordes de vías seguros. Aquí podríamos tratar varios temas, entre ellos los obstáculos de los que ya hemos hablado en las zonas urbanas, contenedores de basuras, los mupis publicitarios, los mupis del transporte público, elementos decorativos como mobiliario de jardinería, mobiliario urbano, hay tantos peligros en la zona urbana, que de hecho ha repuntado la siniestralidad en zona urbana, que es tan peligroso tanto para el motorista como para el ciclista. Por eso me he quedado un poco perpleja con la anterior intervención cuando han dicho que el casco no importa en la bici en ciudad, me he quedado un poco a cuadros, no sé. El casco está pensado, y hay una ingeniería detrás de ese elemento, para proteger y absorber el golpe y que no se lo lleve el cerebro; ¡ah! pero es que cualquier casco se parte cuando cae. Pues si se ha partido es que ha hecho su faenan, ha hecho su trabajo. Si no se hubiera partido no hubiera hecho su trabajo y el golpe lo hubiera recibido tu cerebro. Entonces nos quedamos un poco perplejos, bueno allá cada uno con su vida lo que se quiera o lo que no se quiera. Entonces en las ciudades a 30 —hago una reflexión—, ¿por qué los motoristas van a tener que llevar casco? Si no es tan peligroso, qué más da. Vamos a disfrutar de los olores de los jardines de nuestras ciudades, de los naranjos, ahora en Valencia. Son cosas que realmente no comprendemos. Esta es una pequeña anécdota en relación con lo dicho por la interviniente anterior.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Alonso, tiene que hacer un esfuerzo para ir concluyendo. Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA DE PLATAFORMA MOTERA PARA LA SEGURIDAD VIAL** (Alonso de Arriba): Voy a forzarme más todavía.

Dentro del tema de usuarios seguros, hay que tener en cuenta varias cosas. Primera, la formación y aquí entran dentro las escuelas de formación, es decir, para que un usuario aprenda a saber ir en moto, el primer sitio donde tiene que aprender es en las escuelas de formación, es decir, los formadores viales, si quieren en sus autoescuelas dar clases de moto tendrán que especializarse y saber ir en moto, y hacer un curso específico de moto. No se puede enseñar a ir en moto si no se sabe lo que es, porque no es solo cuestión de técnica, hay otras cosas alrededor que solo los que sabemos ir en moto podemos percibir. Pero no me refiero solamente a los formadores viales, sino a los examinadores de Tráfico. Un examinador de Tráfico, que ni siquiera tiene el permiso de moto, ¿cómo va saber en un momento dado que un alumno, cuando está haciendo el examen práctico, ha hecho un pequeño zigzag, cómo va a saber que eso ha sido un fallo de él porque se ha sentido inseguro? Pues no, a lo mejor ha hecho ese pequeño zigzag porque ha visto una mancha de aceite en el suelo, una pequeña rotura, un clavo en el suelo. Claro, si no tienen el permiso eso no lo perciben porque van atrás en un coche.

Fundamental, reciclaje. Es importantísimo hacer un reciclaje, pero ya no solamente de vehículos de dos ruedas, de cualquier vehículo, porque la tecnología avanza, vamos comprando vehículos nuevos pero si no sabemos utilizar lo que traen esos vehículos de poco nos va a servir.

Usuarios seguros. Solicitamos que se derogue el hecho de poder llevar una motocicleta de hasta 125 centímetros cúbicos teniendo exclusivamente el permiso B de coche. ¿Desde cuándo una moto y un coche se llevan igual? Por esa regla de tres, ¿para qué existen los permisos de moto si con el permiso B, y encima con tres años, a lo mejor al primer año, ya podéis llevar una moto? Y porque sea de 125 no quiere decir que sea menos peligrosa o sea menos potente, porque habría que ver las motos de 125 que hay hoy en día en el mercado. Hay que suprimir el hecho de que se pueda acceder al permiso de conducir teórico de manera libre; estamos hablando de presencia online, porque *face to face* es lo mejor que hay. No quiere decir que no se pueda complementar con clases online, por supuesto que sí, las tecnologías hay que saber utilizarlas y saber explotarlas de manera positiva, pero por favor, acceder de manera libre a un permiso de conducir, ¿quién te va a resolver las dudas? Te compras un librito, te lo lees, te haces cuatro test y ya puedes salir a la calle y aventurarte a ver qué es lo que pasa.

Equipamiento de motoristas, otra parte importante.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 24

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego, señora Alonso, que enuncie las observaciones que le quedan para después en la réplica pueda completar si acaso, porque tenemos que dar paso al siguiente compareciente. Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA DE PLATAFORMA MOTERA PARA LA SEGURIDAD VIAL** (Alonso de Arriba): Perfecto.

Equipamiento de motoristas. Hay que empezar por la base: chaqueta, pantalón, botas, casco, guantes y, por supuesto al final, si alguien tiene dinero un airbag, y luego replicaré en esto del airbag porque seguro que va a haber más de una pregunta. No tiene sentido que en prendas obligatorias paguemos un IVA de un 21 %, porque no es un impuesto de lujo, es algo que nos están imponiendo y es por nuestra seguridad, igual que el casco y el resto de equipamiento. Y los airbag. Hace poco sacaron una campaña —está aquí mi compañera al lado—, junto con DORNA y el RACE, en donde pusieron unos pilotos con unos ejemplos. De verdad, les quiero mucho, tengo mucha amistad con muchos pilotos, pero no tiene nada que ver los airbag y el equipamiento que tienen los pilotos en los circuitos, que es un entorno controlado con lo que tenemos en nuestras carreteras. No pueden proponernos poner un airbag, porque a ellos se los compran sus patrocinadores y nosotros nos lo tenemos que pagar. Por lo cual nosotros proponemos desde aquí otro hashtag, dame el chaleco cuando compre la moto, igual que cuando nosotros nos compramos un vehículo los dan el airbag y los cinturones de seguridad. Luego en las réplicas puedo seguir sumando.

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

Sin perder tiempo vamos a darle la palabra a continuación a don José María Riaño, representante de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas, ANESDOR, entidad que representa a las marcas del sector de los vehículos ligeros en España, bicicleta eléctrica, triciclo, cuadríciclo, ciclomotores y motocicletas.

Señor Riaño, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DEL SECTOR DE DOS RUEDAS, ANESDOR** (Riaño Sebastián): Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias a todos los diputados presentes en esta Comisión que lógicamente es nuestra Comisión favorita en ANESDOR y que procuraré, siendo el último compareciente en la sesión de hoy y siendo un jueves que es como un viernes, voy a procurar ir lo más ligero posible y dar espacio para sus preguntas.

Comparecemos hoy para explicar la visión que nosotros tenemos del sector de la moto en relación a la Estrategia española de seguridad vial de la próxima década. Entendemos que la moto tiene que ser un capítulo importante de esta estrategia y para facilitar las explicaciones y los datos que les presentaré a continuación, les hemos entregado un pequeño librito y además se lo dejamos en digital para que tengan los datos en formato digital y nuestros datos de contacto para que a continuación de la intervención puedan plantearnos todo lo que necesiten.

Voy a ir siguiendo este librito; tienen un índice de temas, no me voy a detener. Muy brevemente, ¿quién es ANESDOR? ANESDOR es la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas. Tenemos el orgullo de ser la asociación de automoción más longeva que hay en España. Representamos más del 95 % del mercado español alrededor del mundo de la moto, son principalmente fabricantes, importadores también de vehículos, pero también todo lo que es el resto de la cadena de valor del sector de la moto, fundamentalmente componentes y accesorios. Contamos también con algunos colaboradores estratégicos, como la Real Federación Motociclista Española y en el ámbito de ANESDOR participamos en todos los foros que podemos para aportar nuestro granito de arena alrededor de la seguridad vial y de la movilidad. Somos miembros del Consejo Superior de Tráfico, de la Comisión Catalana de Seguridad Vial, en definitiva de todos. Qué les voy a contar, la agenda de grupos de trabajo y los numerosos foros presentes. También formamos parte de la red internacional, creemos que esto es importante; somos miembro activo de ACEM; el 80 % de las cuestiones nos vienen ya heredadas desde Bruselas y es muy importante estar en los foros internacionales; participamos también en IMMA. Es tener una visión global, decía, es importante, porque nos permite compartir experiencias, extraer mejores prácticas, aplicarlas aquí en nuestro país. Toda esta relación internacional consideramos que enriquece; también procuramos posicionar a España, lógicamente, en una buena posición en este ámbito internacional.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 25

Entrando ya en materia, en la moto. Antes de enfocar el papel que debe recibir la moto en esta estrategia de seguridad vial me gustaría hacer algunas pequeñas reflexiones sobre la moto. En primer lugar, seguro que en esta misma Comisión habrá gente que use la moto, habrá gente que no use la moto, habrá gente que esté a favor de las motos, en contra. Yo creo que estamos hablando de una estrategia de seguridad vial y poco importa quien esté a favor o en contra de la moto. La moto es una realidad, es una corriente social establecida, con inicio en el siglo XIX, asentada con grandísima solidez a nivel global, asentada históricamente en España, tenemos en el registro español de vehículos más de 5,5 millones de motos censadas. Por tanto es una realidad que además está presente por ser vulnerable en la siniestralidad y por ello es nuestra obligación gestionar esta realidad a la hora de pensar en la estrategia de seguridad vial de la década. Tiene una larga tradición en España, es un pilar fundamental dentro del conjunto de la automoción, es un sector que actualmente soporta más de 22000 empleos directos, a través de miles de empresas, es un tejido que sí, hay algunos grandes fabricantes, pero en general son empresas medianas y pequeñas y este tejido empresarial español tiene unas cifras de exportación que son superiores al 60% de su producción. Algún dato curioso, quizá no se lo han planteado, España es el mayor productor europeo de moto eléctrica, somos el primero en Europa, esto es un orgullo y una oportunidad de futuro. La moto es el vehículo eléctrico que mayor penetración está logrando en el mercado, 8% del total de nuestras ventas ya son motos eléctricas puras, en comparación con los coches que están apenas superando el 1%, es decir, la moto está sirviendo como puerta de entrada a la electromovilidad, por distintas razones que no me entretendré ahora en explicar, pero este rol de popularizar la electromovilidad la moto lo está cubriendo.

Como les muestro en este gráfico, la realidad de la moto, decía es una realidad a gestionar, es un vehículo que tiene mucho que decir en términos de medio ambiente, en términos de movilidad, por tanto que puede contribuir muy significativamente a la mejora de la movilidad sostenible y a los retos que tenemos por delante pero que presenta el reto de la seguridad, como todos los usuarios vulnerables. Tenemos, decía, que obligatoriamente gestionar esta realidad.

Verán en la siguiente imagen la clasificación de vehículos, acorde a la homologación y normalización europea. Es importante que sepamos de qué estamos hablando. La palabra moto son cuatro letras y encierra un grupo de vehículos que son francamente diferenciados, no todas las motos son lo mismo, de hecho nosotros no representamos solo la moto sino lo que en Europa en la categoría de homologación, categoría L, categoría de vehículos ligeros, lo que engloba toda esta categoría de vehículos ligeros son ciclomotores, motocicletas pero también, por debajo de los ciclomotores entran ya las nuevas bicis eléctricas asistidas y además de ciclomotores y motocicletas hay algunos triciclos e incluso hay cuadríciclos, el Twizy, los cochecitos estos son vehículos categoría L, vehículos ligeros. Por debajo quedarían las bicicletas no motorizadas, los vehículos de movilidad personal, estos no tienen homologación, tienen una certificación europea; por encima estarían los turismos, etcétera. Cuando hablamos de motos nada tiene que ver un ciclomotor o el pequeño Scooter que se uso para el motosharing con la moto que lleva el agente de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Pensemos que hablamos de un abanico de vehículos diferentes.

En las siguientes dos imágenes he dejado para su ilustración la complejidad de esta categoría L de homologación europea, la cantidad de subcategorías que hay dentro de esta categoría ligera y, como decía, la amplitud de vehículos distintos que significa todo esto.

Ahora que sabemos un poco de qué estamos hablando, veamos cuál es la realidad de la moto en España. Estoy en una imagen ahora que dice Parque de motos en España, ciclomotores más motocicletas. En toda esa amalgama de vehículos que les decía, el 80% aproximadamente son motocicletas; por tanto me centraré en este vehículo.

Evolución del parque de motos. Esto es importante. Vemos ahí la serie estadística desde el año 2005, donde partíamos en el registro español de vehículos —todos los datos que les muestro aquí son datos externos de fuentes oficiales—, 4117000 ciclomotores y motocicletas censados en España. En el año 2019 eran ya 5515000. Si ven la evolución del crecimiento en esa misma serie temporal, el parque de camiones y furgonetas creció un 8%, el parque de motos creció un 34%, es decir, la moto es una realidad en España, 5,5 millones de vehículos censados y además es una realidad creciente, los ciudadanos están apostando por la moto, representa el 16% del parque de vehículos y representa el 13% de las matriculaciones totales de la automoción en España en un año normal. La edad media de este parque de vehículos de motos en España es de 16,4 años, más de dos años más antiguo que el parque de turismos. Este es un gravísimo problema al que volveré a aludir un poquito más adelante. Esta es la realidad que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 26

tenemos que gestionar en España, este es el parque de ciclomotores y motocicletas que tenemos en España.

En la siguiente imagen les muestro la tipología de motos, porque hablaba de que esto es un rango, un abanico de vehículos que cubren necesidades francamente diferentes. Respecto a la tipología de motos que son más frecuentes, fíjense si clasificamos las motos por Scooter, motos orientadas a la carretera o motos de *offroad*, motos de campo, pueden ver que el 54 % del total de nuestras ventas —y esto no es una característica del año 2020, venimos viendo estos porcentajes similares en toda la última década—, más de la mitad de todo lo que vendemos, son Scooters, son motos carrozadas y pensadas para un uso puramente urbano, que la gente que las compra, obviamente, las compra por motivos de movilidad. Si miramos el tamaño de las motos, desde ciclomotores a la gran moto de la Agrupación de Tráfico, por ejemplo, el tamaño del motor, la cilindrada, más de la mitad, también el 54 % de lo que vendemos son las motos más pequeñas, las de 125 centímetros cúbicos, probablemente por esa facilidad administrativa en la que discrepo con la compareciente anterior, y les podría explicar los motivos por qué estas motos son las más populares, son urbanas, tienen prestaciones reducidas, un motorcito de 125 no da para correr mucho y es por esa razón por la que se pueden conducir, toda la vida con un carnet de coche se pudo llevar un ciclomotor, el ciclomotor ha evolucionado a ese Scooter de 125 y ahora se puede llevar con un carnet de coche y una experiencia esa moto de 125. A priori puede sonar fuerte, bueno, vamos a mirar los datos, nosotros lo hemos mirado con UNESPA, con la patronal del seguro. ¿Y qué nos dicen las aseguradoras? Tú puedes conducir una moto de 125 con dos tipos de permisos, con tu permiso B de coche y tres años de experiencia o con un permiso A1 específico de moto. Los seguros nos dicen que los usuarios del permiso A1, con 125, tienen más frecuencia de siniestralidad que los que conducen con el coche. Curioso. A mí el primero que me llamó la atención. Es que no lo es todo en un vehículo pequeño de prestaciones reducidas es fundamental conocer las normas de tráfico, esto ya viene aprendido si tú tienes un carnet de coche y probablemente tu experiencia en la conducción, probablemente tu actitud hacia la conducción de asumir más o menos riesgos tiene más incidencia en la siniestralidad. Luego les hablaré del perfil estadístico que la Dirección General de Tráfico nos informa en cuanto a los motoristas accidentados, así veremos cuál es el principal problema que tenemos alrededor de la moto.

Estas son las motos que más vendemos, las más pequeñas y las más orientadas a la movilidad, esta es la realidad del mercado. ¿Por qué crece la moto lo que más del parque español de vehículos? ¿Por qué además esas motos tan pequeñas? Bueno, se lo indico ahí, los beneficios de la moto en la movilidad. La gente mira que se ahorra mucho tiempo, sobre todo en un recorrido multidestino; que esta herramienta de movilidad le permite un amplio rango de distancias, es muy buena para las distancias cortas pero también me permite un transporte periurbano, en un área metropolitana más extensa, como pueda ser el área de Madrid, porque ocupa mucho menos espacio público, ocupa cinco veces menos aparcado que un coche, ocupa tres veces menos en circulación que un coche, se filtra cuando el tráfico está congestionado. Fíjense, un estudio de la autoridad de Bruselas del tráfico nos explicaba que un cambio modal del 10 % de coches por motos se traduciría en una reducción del 40 % del tiempo que perdemos en atascos, tiempo en el que los coches están en marcha, generando emisiones; una reducción del 40 % del tiempo de la congestión no es baladí. Porque es un vehículo que reduce las emisiones del tráfico, no sé cuánto le impactará, muchos ciudadanos están concienciados con este tema; la moto genera menos emisiones de CO₂, menos emisiones contaminantes y además es un vehículo motorizado más económico, es el más barato de comprar, es el más barato de mantener y gasta muy poquito, un Scooter de 125 de los que yo les hablaba, que es la mayoría de lo que nosotros vendemos consumen menos de dos litros y por tanto con diez euros haces más de 10 kilómetros y esto el ciudadano lógicamente lo aprecia y lo aprecia la movilidad porque eso se traduce en una mayor eficiencia energética, menores emisiones.

Una pincelada sobre las emisiones, para que sepamos dónde están estos vehículos. Las emisiones de CO₂ y eficiencia energética. Les presento aquí unos datos del Ministerio de Transición Ecológica, datos del IDAE, en términos de CO₂. Pueden ver que la moto, gramos por pasajero y kilómetro, teniendo ya los factores de ocupación media que hay en España de cada tipo de vehículo, vemos que la moto emite 53 gramos de CO₂ por pasajero y kilómetro, muy cerca de los 49 gramos por pasajero y kilómetro que supone el autobús urbano; por supuesto el transporte público tiene otras ventajas y no seré yo quien las critique, ni muchísimo menos, pero en términos de CO₂ este vehículo es muy eficiente; si vamos a una moto eléctrica, nada que decir, 17 gramos por pasajero y kilómetro, prácticamente el vehículo motorizado más eficiente. En factores de emisión, la tabla que tienen al lado, gramos equivalentes de petróleo, insisto, datos oficiales del Ministerio de Transición Ecológica, vemos también que la moto eléctrica es el vehículo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 27

más eficiente, pero que incluso la moto de combustión actual se sitúa en unos ratios prácticamente como el autobús urbano de transporte público. Esto en cuanto a términos de CO₂; en cuanto a términos de emisiones contaminantes para la salud pública, lo que nos preocupa en las ciudades, NO_x, partículas. Aquí tienen una tabla muy ilustrativa. Los datos de Madrid francamente son mejores pero hemos cogido estos datos de Barcelona y aquí pueden ver el parque de vehículos que hay en la ciudad y la contribución total de estos vehículos al total de las emisiones del tráfico en Barcelona. Vemos que en Barcelona, Barcelona es la capital europea de la moto por parte de motos, actualmente la política de Barcelona no es nada pro moto pero hay una larga tradición y la cantidad de motos que hay en Barcelona es mayor a la media española. En Barcelona las motos suponen un 20,1% del parque, pero contribuyen el 2,2 al total del CO₂ del tráfico, el 0,2 al total del MO_x del tráfico, y el 2,5 al total de partículas, en este caso partículas 10, en partículas 5, partículas 2,5 estamos en datos similares. Es decir, es un vehículo muy eficiente en términos de medio ambiente.

Entro ya en la materia pura de seguridad vial. Era importante explicar de qué vehículos estamos hablando; era importante explicar qué suponen estos vehículos para la movilidad y que suponen en términos ambientales, porque tenemos que abordar el reto de la movilidad sostenible, no podemos continuar con una movilidad como la que tenemos a día de hoy. Y la moto no es la solución, pero sí parece una parte importante de la solución, sí parece que hay una tendencia clara de que los ciudadanos apuestan cada vez más por la moto, valoran esas ventajas, y tenemos el reto de la seguridad vial. Muy bien en la seguridad vial en la moto, ¿qué problema tenemos? Que es vulnerable, la Organización Mundial de la Salud define el usuario vulnerable como todo aquel usuario que en caso de accidente carece de un escudo protector. Esto, sinceramente, como fabricantes nos lo condiciona todo, el recorrido que tenemos para instalar cosas alrededor del vehículo no existe, como existe en el coche. La tecnología se conoce, muchos fabricantes de coches y motos son los mismos, BMW, Suzuki, Honda, Peugeot, otros no. Las propias características del vehículo ya te están condicionando y te están diciendo que es un vehículo vulnerable, y esto condiciona toda su seguridad. He ilustrado esto con una imagen de la Organización Mundial de la Salud donde aparece ese ranking de más vulnerable a menos vulnerable. Peatones, ciclistas, bicis eléctricas, vehículos de movilidad personal, motos, estos son los vulnerables y esta tiene que ser, sinceramente, la máxima prioridad de la estrategia de seguridad vial de la década. El año pasado, por vez primera, las víctimas vulnerables superaron la mayoría de las víctimas en España, 53%, 53% del cual el grueso son, casi a partes iguales, peatones y motoristas. La bici crece mucho pero como venimos de la nada todavía no es tan visible. Ahí es donde tenemos que centrarnos. Les haría una pregunta. Si el año pasado 51,53% de las víctimas fueron usuarios vulnerables, ¿estamos dedicando más de la mitad de los recursos de seguridad vial a los usuarios vulnerables? Me sé la respuesta, es que no. Vayamos cambiando el chip, no es todo coche.

¿Cuál es la realidad de la siniestralidad de la moto? Ahora que afrontamos la estrategia 2021-2030 les presento aquí lo que fue la década anterior, de 2010 a 2019. Partiendo de esa base 100 pueden ver cómo ha evolucionado cada medio de transporte. ¿Qué es lo que más ha crecido? Un 19% la bicicleta; ha crecido un 8% la siniestralidad de la moto y ha bajador, sorprendentemente, más de un 50% la siniestralidad del ciclomotor. Esta es la realidad de los datos. Por tanto crece la siniestralidad de la moto, es un problema al que tenemos que prestar atención.

Heridos graves, que son tan importantes como los fallecidos. Tendencias, como vemos similares, tomando como base cero el año 2010 y viendo lo que ha pasado en la década, crece un 38% la bici, un 8% crece la moto, baja más del 50% el ciclomotor; la moto, preocupante, crece, mientras otros bajan la moto crece, problema. Claro decía crece mucho el parque de motos en España. Claro si crece la proporción de motos circulando lógicamente crece la siniestralidad. Aquí les presento la evolución del parque de motos comparada con los muertos y heridos graves que hemos registrado tanto en carretera como en urbano; crece el 34% el parque, baja la siniestralidad urbana bastante; baja la siniestralidad en carretera también pero como hay más vehículos en términos absolutos veíamos antes que habían crecido los motoristas. Desestacionalicemos, entre comillas, esta relación, crece el parque, vamos a quitar ese efecto de crecimiento del parque, veamos cómo son los muertos y heridos graves por cada 1000 vehículos, y esa tasa vemos que arrancó en el año 2005 en el 1,65, que ha bajado rápidamente hasta el año 2010, ha habido ahí un plan estratégico de seguridad vial de la moto, la vez primera que se puso en España un plan estratégico de seguridad vial específico para la moto, hubo ese recorrido a la baja tan impresionante. Pero luego como que nos hemos estacionalizado; en los últimos años vemos que la tasa se mantiene

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 28

estable. El año 2020 no lo contamos, no es una referencia válida por el tema del COVID, los datos han sido muy buenos, la moto bajó el 34 % pero no es un contexto que podamos tener en cuenta.

¿Cuál es el perfil del motorista accidentado? Lo pongo aquí. Hay que tener en cuenta dos escenarios que son radicalmente distintos en el comportamiento y por lo tanto las políticas que necesitan. Una cosa es el ámbito urbano y otra cosa es el ámbito de carretera, e incluso les diré más, el ámbito urbano por un lado y en carretera nada tiene que ver entre semana con el fin de semana, porque entre semana es más movilidad obligada, incluso aunque sea carretera son muchos desplazamientos al trabajo en Scooter, desde una población del extrarradio a una capital o viceversa; dos perfiles completamente distintos. Motitos más pequeñas en el caso urbano, etcétera, aquí tienen todos los datos de la realidad del perfil donde vemos en las motos que no parece que las motitos más pequeñas sean las más problemáticas.

Por tanto, teniendo en cuenta lo que se puede aportar a la movilidad, lo que supone en términos ambientales, la realidad de la siniestralidad que tenemos, ¿qué tenemos que hacer en esta estrategia de seguridad vial? Lo primero dedicarle una posición a la moto y a los vehículos ligeros. Parece mentira que siendo esta proporción de la tarta a veces simplemente no se habla de la moto, queda englobada con los coches u olvidada, simplemente no aparece. Nosotros creemos que la moto tiene una posición singular, la moto no son bicis, la moto no son coches, es una cosa diferenciada y tiene que tener su posición. Por supuesto les presento aquí una jerarquía de la movilidad, donde por supuesto en la punta de esa pirámide tiene que estar el peatón, seguido por el transporte público pero a continuación no es todo lo mismo.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego señor Riaño que vaya haciendo una síntesis, porque como de todas maneras tenemos la documentación, vaya a alguna cuestión concreta para dar paso a las intervenciones.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DEL SECTOR DE DOS RUEDAS, ANESDOR** (Riaño Sebastián): Fenomenal. Voy acelerando, no se preocupe que aunque queden diapositivas no las voy a explicar todas.

Debe ocupar una posición singular, tiene que haber necesariamente un gran capítulo moto en la estrategia de seguridad vial de la década. Esto es lo que nos están diciendo los foros internacionales, esto es lo que vimos en los ODS, donde tenemos un objetivo de reducción del 50 % de víctimas. Y es lo que en los diferentes congresos internacionales de seguridad vial estaremos participando, España participará en junio en el 7 Congreso internacional hablando de la seguridad vial de la moto. ¿Cómo lo haremos? Pues hablando del sistema seguro. Nosotros presentamos una nueva estrategia de seguridad vial como sector precisamente hace nueve meses, lo presentamos en ámbito europeo, estaba enfocado en el sistema seguros, se lo he entregado en la documentación. Es una estrategia la nuestra que cuenta con el aval de la Comisión Europea, la propia comisaria europea de Transportes nos felicitó públicamente alrededor de esta estrategia. Básicamente el sistema seguro no hace falta que se lo explique, la saben ustedes de seguridad vial; vehículos más seguros, conductores más seguros, infraestructuras más seguras y unas políticas integradoras. Vehículos más seguros, por lo que a mí me toca, la conectividad, la moto autónoma existe, la conectividad la trabajamos muchísimo pero eso es la solución del futuro, no es la solución de los primeros años de la década. Los vehículos actuales incorporan un montón de dispositivos de seguridad vial novedosos: luces orientativas, controles de tracción, diferentes modos, infinidad de aras, como hay en los coches, pero, ¿qué problema? Les pongo ahí una foto. El año 2019 cumplió 60 años la Agrupación de Tráfico, primera moto de la guardia civil y la moto de 2019 de la guardia civil, obviamente no son lo mismo. De qué sirve toda esta tecnología que ofrecemos al mercado si la moto media en España tiene 16,64 años de edad. Si queremos progresar en la seguridad de los vehículos ese es el punto principal, renovar el parque de vehículos en España.

Los usuarios, en los usuarios la palanca clave la formación, la formación concepto de formación continua como en tantos ámbitos formativos, empezando por la educación vial, qué difícil meterle mano al tema de la educación en la Ley de Educación en España. Creo que nadie cuestiona que la educación vial tiene que estar ahí. La formación de los permisos la tenemos regulada desde Bruselas, no hacemos otra cosa que el marco de permisos que nos da una directiva europea. Donde tenemos mucho recorrido y donde hay que poner el acento es en la formación avanzada, la formación post permiso, cuando te sacas el carnet no estás en disposición de aprender determinadas cosas. En general siempre es muy bueno un curso de formación avanzada, pero en el caso de la moto es fundamental.

Equipamiento, ¿qué decimos? Permitir a los usuarios seleccionar el equipamiento de acuerdo con su tamaño, comodidad, nivel de actividad. Animamos, lógicamente, a los motoristas a usar un equipamiento de seguridad adecuado y también animamos a que miren el airbag, pero la obligatoriedad del airbag no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 29

es un enfoque posible, no hay estudios de efectividad todavía, no sabemos en qué accidentes resulta bien y en cuáles no aporta tanto; no hay una homologación disponible en el mercado del airbag electrónico. Si ahora hiciéramos obligatorio un airbag yo me puedo poner esta chaqueta con globos hinchados alrededor y que me digan que no es un airbag. No hay una homologación.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Riaño, por favor, le ruego que concluya. Deje alguna cuestión para la réplica.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DEL SECTOR DE DOS RUEDAS, ANESDOR** (Riaño Sebastián): Concluyo.

Respecto a la infraestructura está pensada para coches, qué les voy a explicar, guarda raíles, etcétera.

Políticas integradoras. ¿A qué nos referimos? A no olvidarse de la moto, a dedicarle a la moto la importancia que merece por la presencia que tiene en la estadística de seguridad vial. Barcelona, siendo una ciudad muy pro moto de repente ha cambiado de moto, lo ha explicado María José, han puesto unos bancos de hormigón. Las mismas restricciones, exactamente igual para el coche que para la moto. ¿Y qué ha pasado acorde a los datos de Barcelona? Que ha llegado la pandemia, la gente no quiere ir en transporte público y no se han pasado a la moto, se han pasado todos al coche con lo que supone para la congestión y para el medio ambiente de una ciudad como Barcelona. Por tanto, en las políticas integradoras que haya un capítulo específico de la moto, porque tienen singularidad estos vehículos, no se les puede aplicar lo mismo que al coche ni lo mismo que a la bici. Muchas cosas en común con las bicis, son vulnerables, pero necesitan un capítulo específico.

Muchas gracias.

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

Pasamos al turno de los grupos. En primer lugar le voy a dar la palabra el representante del Grupo Socialista que tiene un problema de conexión ferroviaria. Por tanto, señor Durán tiene usted la palabra.

El señor **DURÁN PERALTA**: Muchas gracias, presidente.

Quiero comenzar agradeciendo la intervención a los comparecientes, A María José su participación y destacar el trabajo que realizan desde la Plataforma Motera para la Seguridad Vial, con campaña de información y de concienciación, como bien ha dicho, a los jóvenes y a los no tan jóvenes, y en la que quiero destacar una de ellas que es la del uso del chaleco airbag en motoristas. Esta Comisión aprobó una PNL a propuesta del Grupo Socialista para instar al Gobierno a promover, junto con los agentes sociales, el uso de este chaleco, que protege el torso, donde se encuentran órganos vitales y la columna vertebral, por lo que en este grupo entendemos que es un equipamiento fundamental. Agradecer también a José María su intervención y resaltar también el trabajo que realiza la Asociación Nacional de Empresas del Sector de las Dos Ruedas. Vemos que hace una apuesta, entre otras cuestiones, de la movilidad sostenible. Coincido con usted que es un objetivo principal para asegurar la calidad del aire que respiramos en nuestras ciudades y para proteger el planeta, que creo que es uno de los objetivos principales que tenemos y que, evidentemente, la movilidad en moto ayuda. En definitiva agradecer sus aportaciones; tomamos nota para poder seguir aumentando la seguridad y la protección de nuestros motoristas que, como bien habéis explicado, no son pocos los usuarios de dos ruedas en nuestro país, ya que el parque de motocicletas cuenta con más de cinco millones, una cifra que sigue creciendo en los últimos años y que representa, como bien habéis explicado, en torno al 16 % del parque de vehículos, y el 22 % también de los fallecidos en accidentes de tráfico.

En 2019 perdieron la vida en accidentes de tráfico 1755 personas; motoristas fueron 466 los fallecidos, incluidos ciclomotores, un 11 % más que en 2018, uno de cada cuatro fallecidos, estando entre las principales causas la velocidad, implicada en el 25 % de los accidentes, la conducción distraída en el 23 % o, como seguimos viendo, que el consumo de alcohol, de drogas o la no utilización del casco son una de las principales causas de accidente en motoristas. Por tanto tenemos los datos, tenemos identificadas las causas y es importante contar con vuestras propuestas, con el plan estratégico que estamos elaborando para seguir poniendo en marcha iniciativas que reduzcan los siniestros y las víctimas en carreteras.

Desde este grupo creemos que la DGT está siendo proactiva, ya puso en marcha la señalización para identificar los cien tramos de mayor riesgo para motoristas en carreteras secundarias, que fue presentada por el ministro y el propio director de la DGT y que sigue presentándola en las diferentes provincias; es también una labor muy importante para informar y para comunicar a los ciudadanos y a los usuarios que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 30

anden con especial cuidado en esos tramos. Evidentemente aceptamos la propuesta para seguir mejorando, tenemos que seguir mejorando las cosas que se están haciendo bien y que tengan una buena repercusión en el fin que buscamos.

Quería saber sus opiniones sobre las medidas que se siguen trabajando en la DGT; cuando se propone que las motos puedan circular por el arcén en situaciones de atasco, o cómo regular el uso de los intercomunicadores entre motos; también la regulación del uso obligatorio de los guantes. En su intervención lo he podido ver también referente al chaleco airbag, cómo se veía desde el sector privado —creo que lo ha comentado en su intervención—. Pienso que se tiene que mejorar y se tiene que seguir avanzando pero puede ser un elemento creo que muy útil para la protección de los motoristas.

En definitiva, agradecerles su comparecencia. Estamos a su entera disposición.

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

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

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

En primer lugar, agradecerles a los dos sus intervenciones y al mismo tiempo pedirles disculpas por traerlos aquí y meterles prisa para hacer las comparecencias, pero tenemos los tiempos limitados.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DEL SECTOR DE DOS RUEDAS, ANESDOR** (Riaño Sebastián): En cualquier caso, señora Granollers, es un lujo poder venir al Congreso y hablar 30 minutos, que nosotros no podemos hacerlo en ningún caso.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Están invitados.

En cualquier caso nos vamos a leer detalladamente todas las propuestas. Le doy la razón a doña María José en el sentido de que tendríamos que escuchar más a las asociaciones, que verdaderamente son los que hacen el trabajo, el trabajo pequeño, el trabajo de hormigas, los que nos traen la información necesaria por que son los que conocen verdaderamente lo que se necesita en un punto o en una normativa, como es este caso. Sobre la redacción de las mujeres, el día 29 de diciembre compareció Álvaro Gómez, el director del Observatorio de seguridad vial, y desde nuestro grupo nos quejamos de la redacción poco feminista de las normativas; en todo caso les dijimos que lo que necesita la Comisión sobre Seguridad Vial, y lo vengo reiterando casi siempre en todas las intervenciones, es una visión más femenina de la seguridad vial; probablemente con una visión más femenina habría bastantes menos siniestros viales, porque las mujeres tenemos una visión más cuidadora de todo nuestro entorno.

Está claro que necesitamos prevención y conservación de las carreteras, las carreteras no están adaptadas ni para motocicletas ni para bicicletas y mucho menos para convivir todos los actores que conviven en las carreteras, camiones, coches.

En cuanto a la formación, que ha dicho que es muy importante que las autoescuelas estén formadas, nosotros apelamos a la formación antes de llegar a la autoescuela, o sea cuando tienes 16 o 18 años ya tienes que estar formado en seguridad vial y en todo caso te tienen que enseñar a conducir pero la formación tendría que ser como el escribir, porque al fin y al cabo cuando vas por la calle y ves señales no deja de ser un vocabulario; por tanto tendríamos que tenerlo aprendido ya desde muy pequeños.

Renovarse el carnet. Supongo que todos sabéis que es facilísimo renovarse el carnet; quizá cuando tengamos el carnet no tendría que ser tan fácil como ir a un centro médico, pasa diez minutos y salir con un carnet renovado; quizá estaría bien hacer por lo menos un curso de reciclaje, no voy a decir un examen pero por lo menos un curso.

Sobre las medidas de prevención a veces hablamos del dinero que cuesta una medida de prevención, como puede ser el airbag. No podemos contar en dinero lo que vale la prevención porque perder una vida o quedar inválidos después de un siniestro vial no se puede cuantificar con dinero; por tanto, el airbag, tienen toda la razón, se tendría que dar con la moto o por lo menor tendría que ser asequible a todas las personas, igual que tendría que ser asequible un coche con todas las medidas de seguridad.

Cuando ha dicho que el carnet de moto tiene más siniestros el de A1 que el de B2, quizá sea por la edad, no es mismo un chico de 16 años con una moto que cuando ya tienes 18 vas con el coche y después algún día coges la moto. La responsabilidad no es la misma, el sentido del peligro tampoco es el mismo. Y la respuesta, si el 50% de la población vulnerable se invierte en seguridad vial a un 50% seguramente y lamentablemente debe ser que no, porque se piensa demasiado en el dinero y no en las ventajas y en el dinero que al final ahorraríamos en salud si se hicieran bien las inversiones.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 31

Para acabar, lo del sentido común. Cada vez que viene una mujer a intervenir en esta Comisión habla del sentido común; ojalá en algún sitio vendieran sentido común porque sería de obligatoria compra para todos.

Gracias.

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

El señor **UTRILLA CANO**: Muchas gracias, presidente.

Nuestro agradecimiento a los dos comparecientes por sus intervenciones muy ilustrativas, brillantes las dos, señor Riaño, excelente presentación, con un montón de datos. Señora Alonso, insultante su presentación, insultante por el sentido común que ha desplegado usted y porque es muy difícil rebatirle nada de todo lo que ha dicho. Muchas gracias a ambos.

Nosotros estamos convencidos de que la seguridad, y estamos aquí para hablar de seguridad vial, y las víctimas tienen un mucho con el cual nos vamos a chocar permanentemente hasta que realmente no haya un punto de inflexión en esta sociedad y las personas y los conductores no interioricen ese sentimiento de peligrosidad que realmente tienen los vehículos. Esto solo hay una forma de conseguirlo que es, ya lo han dicho ustedes y no puedo estar más de acuerdo, a través de la educación, desde la escuela, en todo momento e introducción de la asignatura de seguridad vial. Ya discutiremos con más profundidad los tiempos o las edades, pero desde luego es esencial hacerlo en esa formación continua, que decía la señora Alonso, de reciclaje, y usted señor Riaño de post permiso, sin duda. No podemos pensar que con esa mínima formación que hay para antes del carnet es suficiente para toda la vida de un conductor. Por último, y no más importante, esa concienciación, sensibilización de todos los ámbitos, en todos los entornos, especialmente la familia, el ejemplo de la familia es esencial para que los niños respeten realmente todas las normas y todas las conductas.

Hay dos o tres temas esenciales para nosotros también, uno la colaboración ciudadana; hay muchas plataformas de esa auditoría de la que hablaba usted, señora Alonso, es fundamental que hagan los propios conductores y que la DGT, que se lo hemos dicho al señor Pere Navarro, se nutra de esa capacidad que traen las tecnologías hoy día, con lo cual se pueden auditar todas las carreteras de España y todos los viales, porque todos tenemos que ser capaces de transmitir el estado de todas las carreteras, sería esencial. Y, por supuesto, las nuevas tecnologías que serán las que den un vuelco a la seguridad. Luego en las preguntas les haré a los dos una pregunta relacionada con el tema de la tecnología.

Ha hablado usted, señora Alonso, del tema de los peajes. Absolutamente de acuerdo, no tiene ningún sentido —y habla usted de sentido común— que los vehículos de dos ruedas se equiparen a los de cuatro ruedas en los peajes, sin duda. Evidentemente, en todos los países de nuestro entorno, Italia, Francia, Alemania están subvencionados los peajes de las motos de un 30 a un 50 %, lo sabemos todos, es que cae por su propio peso. Pero tenga usted cuidado, señora Alonso, que este Gobierno está deseando meternos la mano en la cartera, así que vamos a decirlo bajito porque si nos equiparan con Francia, Alemania y Portugal, al final tienen prácticamente el cien por cien de sus vías de alta capacidad con peajes y son capaces de poner peajes en toda España. Así que no nos oigan mucho, digámoslo con cuidado.

Voy con las preguntas para ambos. Los dos están en el Grupo GT-52 y hay informes interesantísimos. Me gustaría que evaluaran en qué grado se han visto resueltos o mejorados los aspectos que se recogen en los mismos. Desde mi punto de vista se han quedado muy lejos en la ejecución o en plasmas lo que se recogía en esos informes. Quiero que me den su opinión.

La segunda pregunta era para usted, señora Alonso, respecto a lo que ha dicho usted ya, a eso que se recoge en la estrategia donde se equipara al colectivo de las mujeres como un colectivo de alta vulnerabilidad, con colectivos como el de los niños, donde van desarrollando sus capacidades, con los ancianos, cuando lógicamente están mermando sus capacidades o con los discapacitados. Es increíble que se recoja. Señora Alonso, me juego con usted un pincho y una caña a que no es un error tipográfico, que es una parte de ese lenguaje que ahora tenemos que utilizar en todos lados. Por cierto, le aconsejo que no disienta usted mucho porque a lo mejor no la invitan más, así que siga por ese camino. Simplemente se lo digo porque a nosotros, cuando hacemos esto, nos llaman fascistas y nos da igual por que no lo somos, simplemente se lo digo.

La tercera pregunta se refiere al tema de la nueva movilidad, que es el futuro, lo ha dicho el señor Riaño y sin duda lo será. Los vehículos autónomos, la gestión de tráfico. Es para ambos, ¿cómo enfocan

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 32

ustedes este futuro? Yo creo que va a ser mucho antes de lo que pensamos todos. ¿Cómo afecta realmente a todos los fabricantes y cómo lo enfocan? Ya sabemos que la moto autónoma puede existir pero es verdad que quizá no cuadre un poco en la visión que tienen las grandes tecnológicas de todo esto. Señora alonso, y esta sí que es una pregunta comprometida para usted como motera, ¿cómo ve ese futuro en las motos autónomas, gestión del tráfico? Cuéntenoslo porque es verdad que alcanzaríamos seguramente la máxima seguridad vial y de cero víctimas, pero es cierto que el disfrute de la moto quedaría absolutamente apartado. Cuéntenos un poco sus impresiones.

Muchas gracias a los dos; un placer tenerles aquí.

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

Por el Grupo Popular va a intervenir en primer lugar el señor Gamazo. Tiene usted la palabra.

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

Señorías, señora Alonso, señor Riaño, gracias por comparecer; coincidimos el otro día en Valencia en la presentación de esa señal que avisa de la peligrosidad a los motociclistas y que, como bien ha dicho la señora Alonso, es un hándicap al mismo tiempo para los usuarios de las dos ruedas por esos postes que deberían ser sustituidos, por mucho que la norma no obligara a ello, simplemente por sentido común, como bien nos ha comentado.

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, quiero agradecerle, señora Alonso, su entusiástica y altruista vocación en la defensa y mejora de la seguridad vial a lo largo de todo su ciclo vital; hemos estado repasando su currículum, es técnica en seguridad vial, es colaboradora en muchos medios de comunicación, superactiva en redes. Por tanto es un auténtico lujo, encima con una mujer, una motera representante del colectivo de motoristas y moteros y moteras de este país, que esté aquí hablándonos de los que piensa la calle. Lo que queremos ser en esta Comisión en esta Legislatura es ser altavoz y dar la oportunidad a la seguridad civil a expresar sus realidades, sus prioridades y aquello que ven que los políticos y el Poder Legislativo ha de impulsar y mejorar. Todo eso desde la humildad más económica por los recursos de la Plataforma Motera. Por tanto, gracias a usted y a todos los miembros de Plataforma Motera para la Seguridad Vial.

Desde el Grupo Popular queremos indicarle que recogemos ese guante, ese testigo; nosotros sí que queremos impulsar, como nos consta que otros grupos parlamentarios, que esta Comisión pase a ser una comisión legislativa, porque llevamos mucho tiempo, desde el año 2004 que surge esta Comisión de aquella subcomisión de la Comisión de Justicia e Interior, porque es necesaria y no tiene ningún coste para los españoles y va a redundar en beneficios, vamos a ganar en agilidad y en eficacia, en beneficio de mejorar las normativas y, por tanto, la vida de los españoles.

Ahora ya, como si estuviéramos en un rosco de Pasapalabra, porque queda poco tiempo, vamos a ir por puntos. Ha hablado de la perspectiva de género; ha comentado redacciones erróneas o no demasiado afortunadas. Ya que ha hablado de la perspectiva de género, ¿qué le parece la memoria del año pasado de la Fiscalía General del Estado, donde en una memoria de 1732 páginas solo media página y 14 líneas fueron los titulares durante semanas de medios de comunicación, que hablaban de que España tenía señales machistas en su red viaria? ¿Usted comparte, como mujer y como representante de las moteras que existen señales que denotan dependencia y subordinación de la mujer respecto a los hombres? ¿Se sienten discriminadas por esta señalética?

Quiero recabar su información sobre la reforma de la Ley de Tráfico que el Gobierno finalmente esta semana ha aprobado y que finalmente llegará al Congreso un borrador que nosotros ni tenemos, y por tanto desconocemos; sabemos desde hace mucho tiempo, años diría yo, desde que el responsable actual de Tráfico asumió el cargo, que nos habla de qué quiere hacer del canje de puntos, pero no nos había llegado. ¿Ve acertado suprimir la posibilidad de rebasar los 20 kilómetros en adelantamientos, como parece que propone el Gobierno? ¿Es afortunado, es oportuno o será más peligroso?

Hablaba de formación y aquí le quiero preguntar si no cree que todos los usuarios de la vía, lleven un vehículo de movilidad personal, lleven una bicicleta, vayan caminando o lleven cualquier vehículo, no deberían tener las mismas obligaciones y derechos, olvidándonos de los peatones, tanto en el conocimiento de la norma como en las obligaciones para proteger su integridad. Si pedimos protección a la Administración, protección penal, máxima protección penal, máxima protección civil, ¿no debería el usuario de la vía protegerse físicamente y proteger su vida el primero, y el Estado y la Administración estar cobrando para que eso sea posible?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 33

Ha pedido una rigurosa formación, tanto en los examinadores de tráfico como de los formadores en formación vial para futuros moteros. ¿Está pensando o valorando que haya escuelas particulares de conductores exclusivamente para motoristas, podría ser una solución? ¿Es un problema que tenemos en este momento en el colectivo de las autoescuelas? Le pregunto su punto de vista.

Peajes. Ha hablado de los peajes. Yo no voy a incidir mucho en los peajes, solamente voy a decir que nos parece que debemos estudiar esa propuesta que ha realizado para que no se equipare el peaje de motos y automóviles en las actuales autopistas de peaje, y digo en las actuales porque nosotros somos reacios a que autovías que son gratuitas en estos momentos vuelvan a ser de peaje, y digo vuelvan porque yo tengo en mente y usted también la AP-7 que cruza toda la zona de Levante, Cataluña, Comunidad Valenciana, y es injusto que una autopista que por el compromiso del Gobierno del Partido Popular y de la ministra Ana Pastor, de no prorrogar esa concesión finalizó, que ahora quieran volver a imponernos los peajes, peajes blancos o peajes, pero al final un sablazo para el contribuyente y para los usuarios de la red viaria. Aquellos que en la calle y con pancartas defendían autopistas sin peajes en Valencia, Alicante y Castellón, en los despachos de los ministerios en Madrid ahora nos quieren imponer ese sablazo.

Voy finalizando, señor presidente. Simplemente la Guardia Civil hemos leído una noticia, que es de octubre, que luchaba contra los controles express, contra las alertas de la APP. Ha hablado de liderazgo en su intervención continuamente, ¿quién del Gobierno está liderando acabar con estas alertas que eluden o que facilitan que los criminales o los posibles delincuentes puedan oír? ¿Hay alguien que esté liderando esa estrategia?

Nada más, muchísimas gracias. Les dejo con mi compañero, el señor Gago.

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

El señor **GAGO BUGARÍN**: Muy buenas tardes a todos.

Señora Alonso, me sumo a las palabras de mi compañero, señor Gamazo, portavoz, de agradecimiento por su fantástica intervención, por su grado de conocimiento sobre la seguridad vial, que además es una persona activamente motera y así lo demuestra. Eso implica que tenga un alto grado de conocimiento sobre lo que hoy aquí nos ocupa.

Me voy a dirigir más bien al señor Riaño, porque nos hemos repartido las intervenciones, a ANESDOR, concretamente a la Asociación Nacional de Empresas del Sector de las Dos Ruedas. Nosotros ya le hemos trasladado en alguna ocasión la importancia que tiene el sector de las motos para nuestro país, para la Marca España, para la contribución también en la mitigación y reducción de emisiones, de partículas de CO₂, de NO_x; en definitiva lo que supone en esa transformación del sector productivo español, siendo, no en vano, el primer país en fabricación de motos eléctricas, como bien recordó.

Le voy a hacer una serie de preguntas sobre el ámbito educacional y formativo; nosotros vemos que todos los estudios desde hace muchos años indican que los jóvenes, los más jóvenes tienen una mayor incidencia de accidentalidad, tanto en turismos como en motos. A raíz de ello hago dos preguntas. La primera, ¿cómo podemos abordar esto, desde la educación secundaria obligatoria y, en segundo lugar si a lo mejor debemos o no recuperar el límite de 80 kilómetros por hora que se ha retirado en 2011 para noveles, es una medida interesante a aplicar?

Hablando también de los límites máximos de velocidad, lo que hemos conocido en este borrador, que no tenemos constancia directa, que nos hemos enterado, como casi siempre, por los medios de comunicación, esa reforma del carnet de conducir por puntos que ha anunciado el Gobierno si es más seguro desde el punto de vista de la conducción en el uso de la moto que no se pueda disponer de esos 20 kilómetros por hora para adelantar en una vía convencional ante una circunstancia sobrevenida.

Ha hablado también el envejecimiento del parque de motos, de más de 16 años, esto es tremendo, algo no estamos haciendo bien. No sé si a lo mejor la solución no tiene tanto que ver con un Plan Moves y una cosa puntual, porque vemos que no funciona, e igual es algo más estructural. Le quería preguntar qué medidas, por lo menos las más básicas, considera que deberíamos poner en marcha para solventar este enorme problema.

En relación con un tema estricto de la seguridad vial. Me gustaría saber cuál es su opinión sobre los badenes, si a lo mejor es preferible colocar más resaltos y menos badenes o si los usuarios le trasladan que no hay problema. Yo soy usuario motero y hago esa pregunta un poco en clave personal.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 34

Con referencia a las motocicletas como vehículos ligeros personales, ¿por qué es necesaria esta clasificación, y una regulación, por tanto, estratégica en torno a esta clasificación? También su consideración como usuarias vulnerables. Algo ya dije sobre esto, estamos en la Comisión sobre Seguridad Social, y valgan estas palabras también para poner en marcha esa reivindicación que ustedes hacen, que creo que es sensata.

En cuanto a la equivalencia en el etiquetado ambiental, la desigualdad existente en la motorización de turismos y motos y la exclusión de las etiquetas ECO en la categoría de vehículo L, creo que también conviene hacer un recordatorio de que debemos poner fin a esa desigualdad y solventar un problema existente y que es una cuestión de voluntad política.

Termino con una conclusión final. Hace días conocíamos un estudio reciente de la Fundación Ponle Freno y de AXA, que recogía la percepción de los encuestados acerca de la seguridad vial y los datos que arrojaba no eran buenos. Afirmaba que el 76 % de los encuestados considera que la seguridad vial no va a mejorar, consideran que incluso ha empeorado y en 33 % considera que de seguir así, tal y como está evolucionando, en el próximo año aumentará la inseguridad en la circulación. Qué cree usted que estamos haciendo mal desde este punto de vista y como, de forma estructural podemos dar solución a esta percepción por parte de los usuarios de vehículos y de motos.

Muchas gracias.

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

Para concluir la sesión y añadir cualquier cuestión que crean oportuna, tiene la palabra, en primer lugar, la señora Alonso.

La señora **VICEPRESIDENTA DE PLATAFORMA MOTERA PARA LA SEGURIDAD VIAL** (Alonso de Arriba): Y pensaba que yo hablaba mucho.

Solo dar unos datos. Primero, hasta la fecha de ayer, han fallecido 54 usuarios de moto en España, zona urbana, zona interurbana, para que quede ahí el dato.

Espero contestar a todos, porque si tengo que ir uno por uno igual no tengo tiempo. El tema arcenes, por supuesto que estamos de acuerdo, pero para ello primero hay que asegurarse que los titulares de las vías estén los arcenes en perfectas condiciones, perfecta condición de limpieza, porque en los arcenes ya sabemos lo que va cayendo, sobre todo por parte de muchos incívicos, lo típico, la latita de refresco, colillas, lo tiro por la vía, restos que quedan en los arcenes, que es peligrosísimo para los usuarios de dos ruedas; una velocidad, lógicamente limitada. Nosotros propusimos a la DGT, al director general, porque en un principio habían dicho que si 40 kilómetros por hora, lo lógico es 30, ¿por qué? Porque estamos apostando por las ciudades 30, por velocidad 30, por minimizar los riesgos, con lo cual el 30 es lo que toca.

Intercomunicadores. Por supuesto, es que ya no es para escuchar música, punto uno. Estamos ya con las vías conectadas, pues si resulta que los coches que parece que van al futuro, no están en el coche con toda la Xbox, que llevan dentro del habitáculo, y resulta que nosotros no podemos llevar intercomunicadores para ver lo que nos puede dar la vía de información sobre un cruce peligroso, un siniestro delante, una obra delante, apaga y vámonos. Aparte de eso, por la intercomunicación de la vía lógicamente cuando vas de viaje, yo no digo que no haya algún garbanzo negro que vaya escuchando música, aunque a 80 o 90 kilómetros por hora no sé qué música va a escuchar con tanto ruido. Lógicamente viene muy bien también para en caso de ir a una salida, oye, necesito parar, oye, me encuentro mal, oye necesito repostar gasolina, o ha tenido un accidente. Además, la mayoría de los intercomunicadores que vienen hoy en día no necesitan manipularse de ninguna manera, se activan por voz; tengo un siniestro, simplemente le tengo que decir: activar, 1,1,2, y automáticamente te ponen en contacto con el servicio de emergencias, con lo cual ya minimizas el tiempo de rescate y encima te geolocalizan, porque puedes seguir hablando.

Guantes. Esta es la panacea. ¿Pero qué guantes? ¿Guantes de ganchillo, guantes de fregar, guantes de invierno? Cuando hablamos de equipamiento hay que hablar de equipamiento homologado, testado, que no nos pase como nos ocurrió al principio cuando nos obligaron a los cascos. La gente se compraba cualquier cosa menos un casco, parecían maceteros los calimeros estos, con tal de quitarte la multa. Hay que enseñar a la gente a pensar, es decir, necesito llevar esto porque me va a salvar, si yo llevo un buen casco, de un golpe en la cabeza, que puede equivaler a un trombo en la cabeza, un derrame cerebral o secuelas de por vida. Si no llevo una buena chaqueta con protecciones me puedo romper un brazo, me puedo romper costillas; pantalones igual, cadera, pelvis, etcétera. Con los airbag pasa exactamente lo mismo. Un pastel, cuanto más dulce más rico, eso está claro, pero lógicamente la equipación es cara. Ya

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 35

que nos equipamos y hay un IVA cultural del 10 % por lo menos que el equipamiento, que es para nuestra seguridad y evitar que otro ministerio que se llama Sanidad, gaste más dinero, vamos a intentar que el usuario se incentive a comprar ropa no made in China ni express, sino ropa testada en Europa, gracias a esa rebaja del IVA. Por cierto, los airbag con mecanismo mecánico sí que está normatizados, esta es una norma EN162-4, aprobada en 2018 y se llama equipamiento de protección inflable. Los que no están normatizados, efectivamente, son los electrónicos que, ¡jojo!, solamente pueden utilizarse en ropa, debajo de una ropa pero no de una chaqueta motera ni de una americana, sino de una ropa específica que tiene también su norma UNE. No vaya a hora la gente a gastarse 800 euros en un airbag electrónico y ponérselo debajo de una sudadera, porque es ridículo.

Equipamiento en general. Es ridículo —perdonen si me expreso así, pero soy así— que desde el año pasado ya sea obligatorio para poder ir a los exámenes de motocicleta debidamente equipado, que ya tocaba, que son gente que han hecho cuatro clases de conducir, y vayan completamente equipados. Las autoescuelas han invertido dinero y están invirtiendo dinero en adquirir equipamiento para dárselos a los alumnos; si vas totalmente equipado, chaqueta, pantalón, guantes y casco, ¿por qué no llevan el airbag? Lo dejo ahí. O al contrario, voy a dar la vuelta a la tortilla. Resulta que me obligas a casco, guantes y airbag, ¿y el resto cómo voy, con camiseta de manga corta, bermudas y chanclas? Lo dejo ahí.

Hablando sobre vulnerabilidad en mujeres. Yo me río. Es vulnerable el que no es responsable y no tiene una actitud responsable. Cada uno debe responsable de sus actos y debe saber hasta dónde puede llegar. Dentro del equipo de motos llevo la de la Guardia Civil, la RT-1200, es muy grande, sí, es muy pesada, según mi marido es un armario empotrado, pero yo voy divinamente en el armario empotrado, me siento muy segura, y es la que he elegido tener. Evidentemente hasta que me hice a ella empecé desde una moto bien pequeñita —ahora que no me escucha mi padre—, una Torrot de 49, con 11 años empecé, esto que no salga de aquí, pero luego ya subí, fui evolucionando, una 2,5, una 800, una 1200, que es la que tengo ahora. Como todo en la vida hay que evolucionar, para evolucionar hay que adquirir experiencia, y para eso qué mejor que los cursos de conducción segura, pero lógicamente antes de ir a esos cursos de conducción segura para mejorar y sobre todo para conocer la moto que vayas a ir adquiriendo porque, como bien decía Chema, ahora las motos tienen una tecnología buenísima, pero tienes que aprender a utilizarla y qué mejor sitio que los cursos de conducción segura para enseñarte a utilizar y a saber sacar y explotar bien, de manera segura y fiable, esas prestaciones que te da la moto. Pero antes de eso, los formadores viales, que son nuestros profes, hay que especializarlos en ir en moto, porque cuando yo saqué el permiso de moto el profe mío simplemente llegó y me dijo: Aquí tienes la moto, este es el embrague, este es el acelerador, este es el pedal, para abajo la primera y las otras todas para arriba. Ahí te quedas, y te quedas loca. Ahora, evidentemente, no es así, pero ¡jojo!, ahora existen las motoescuelas, gente que se ha instruido y se ha especializado. Hay una en Barcelona, el Xavi, que es un fenómeno, que hacen unas clases estupendas. Aquí en Madrid hay otra, Óscar, Autoescuela Abril, que es también otro fenómeno y ¡jojo!, sus alumnos sí que llevan el airbag en sus clases prácticas, porque ya hay que concienciar desde el mismo momento que te apuntas en la escuela de formación. Por supuesto hay que distinguir formación de educación vial. La educación vial hay que empezar no en el colegio, no, desde casa; la educación vial empieza desde casa, incluso antes de nacer, porque la mamá tiene que saber lo que puede o no puede hacer, porque lleva un bebé dentro y sabe los riesgos que conlleva y tiene que ser prudente; no soy machista ni nada por el estilo, es por puro sentido común. Los niños, desde casa, el entorno familiar tiene que explicarle por dónde ir, cómo ir, cuándo cruzar, cuando no cruzar y no decir, mira aprovecha ahora que no viene ningún coche y vamos corriendo a cruzar la calle. ¡Pero esto qué es! Luego nos quejamos, atropello no sé donde, no. Esto no funciona así.

Señales machistas. Es que yo me río con esto. En Valencia le dio a nuestro concejal, porque alguien le dijo que esa señal, que es una cabeza con un torso, dos brazos y dos piernas, porque no se ve nada más, es muy machista, porque eso es un hombre. ¿Quién te dice a ti que eso es un hombre, dónde le has visto sus partes íntimas para que sea un hombre? Y le dio por poner faldas. ¿Qué quiere decir con esto, que las mujeres que no llevamos faldas no podemos pasar por ese paso de peatones? ¿Por qué me tienen que representar a mí las faldas? Yo jamás llevo falda, yo llevo siempre pantalones. ¿Por qué te tienen que representar una falda, una coleta? Vamos a dejarnos de historias, que los pictogramas son los que son y tienen que ser genéricos. Y no hay que confundir a la gente. Lo único que tienes que decirles es que las normas son estas y tienes que ser educado, empático, cívico y, como nosotros decimos, cortés. No hay nada como la cortesía en los espacios públicos para que no haya tanta siniestralidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 36

En cuanto a SocialDrive, me ha venido al pelo. SocialDrive es una aplicación que en su día salió como para ayuda al ciudadano, te vamos a ayudar allí donde hay un atasco o donde hay un objeto en la vía. Al final se ha convertido como en una aplicación mafiosa, me van a permitir que se lo diga así, porque están dando la geolocalización de controles policiales. Es más, en redes sociales ya se está escuchando que están dándole una vuelta para ver de qué manera redireccionar a quienes la utilizan para evitar todos los controles policiales posibles. O sea que tú, que vienes a Madrid con el GPS y te pierdes y tu GPS te redirecciona para llegar a ese punto, desde SocialDrive quieren hacer exactamente lo mismo. Se nos olvida una cosa, los controles policiales no son solo para detectar alcohol y drogas, estamos en alerta 4, terrorista, existen armas, existe tráfico de drogas, existen secuestros y de hecho hay muchos artículos y muchas publicaciones en donde gracias a un control rutinario se ha encontrado a gente en el maletero maniatada. Existe trata de blancas, existe trata de menores, existen raptos, que últimamente se ven muchas noticias de raptos o intentos de raptos de niños, o gente que se ha llevado el coche con el bebé dentro. Si avisas de esos controles policiales a quien estás facilitando la labor es a los malos, no a los buenos. Quien nadie hace, nadie teme.

Respecto a los 20 kilómetros por hora, esto nos parece una barbaridad, sobre todo yendo en vehículos de dos ruedas, sobre todo cuando adelantas a vehículos de grandes dimensiones, como camiones, que lo que hacen es el efecto succionador. Hay una regla muy básica: lo bueno, si breve, es dos veces bueno. Lo que tú no puedes es ponerte a la altura de un camión de equis ejes, en una carretera con doble sentido, y estar más tiempo del que toca realizando la maniobra de adelantamiento, que es la maniobra más peligrosa que existe. Tienes que hacerlo en el menor tiempo posible para incorporarte cuanto antes otra vez a tu vía, porque en una carretera convencional te pueden salir desde caminos agrarios, agrícolas, desde carreteras comarcales, desde fincas que, como estás tardando tanto en adelantar cuando quieres reaccionar porque alguno ha salido y no te ve, y ya digo yo que en muchos sitios no te ven, porque si hay árboles, si hay mupis, si hay vallas publicitarias no te ven, ¿qué haces, frenas de golpe y vuelves atrás? Eso es peor. Con lo cual dices pues mira, adelanto y malo será que me llegue la receta a casa, pero por lo menos salvo mi vida. No lo entiendo.

Los peajes. Esto ya se ha hablado. Yo recuerdo lo de los peajes desde el año 2007, que hablábamos ya en la radio que ya se rumoreaba por ciertas concesionarias, pago por uso. Oye, 21 000 millones de euros que se ingresan por impuestos de carburantes, más otros indirectos, ¿no hay dinero para mantener nuestras carreteras y liberar de peajes todas estas autopistas y vías que, en teoría, son más seguras y evitar que la gente vaya por las convencionales? ¿Pero qué queremos, volver a repuntar en siniestralidad para que la gente vaya por las convencionales? Porque es lo que va a ocurrir. Y además, ¿a quién le va a ser más complicado este tema? A toda esta gente que por desgracia ahora lo está pasando muy mal, que son muchos autónomos que trabajan con vehículos y tienen que utilizar estas vías, si encima vamos a encarecer esos peajes, al final, ¿en quién repercute? En el usuario que vamos a comprar en el supermercado y los alimentos nos van a salir más caros porque tienen que pagar estos peajes.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir concluyendo.

La señora **VICEPRESIDENTA DE PLATAFORMA MOTERA PARA LA SEGURIDAD VIAL** (Alonso de Arriba): Sí, sí, pero es que hablan tanto ustedes...

El señor **PRESIDENTE**: Pero comparado con lo que ha hablado usted no han hablado nada. **(Risas)**.

La señora **VICEPRESIDENTA DE PLATAFORMA MOTERA PARA LA SEGURIDAD VIAL** (Alonso de Arriba): Pero es que yo vengo una vez cada cinco años.

No quiero que se me quede por aquí nada.

Hacer cursos de reciclaje, por supuestísimo. Pero es que eso debería ser en todo tipo de vehículo. Y luego en otra cosa que quería hacer hincapié. Resulta curioso que cuando uno va a hacer un curso de recuperación de puntos, la gente sale contenta porque ha salido con ideas que antes no tenía en su cabeza. ¿Cómo puede ser que tengan que adquirir estos conocimientos y esta concienciación una vez que han cometido un error? ¿Por qué no se hace esto mismo en las escuelas antes de cometer el error? Lo dejo ahí.

Les invito a formar parte a todos de lo que se llama el virus vial, que es un virus que en su principio es valores, educación, respeto; si todo esto estuviera conjunto sobrarían muchas normas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 37

Y ahora termino con esto. Señorías me voy a permitir decirles lo siguiente. Yo aquí soy una inquilina, porque esta es mi casa, igual que es la casa de Chema, yo le digo Chema porque tengo confianza con él; tenemos nuestro pedacito de nuestro edificio, de nuestra finca; ustedes son los administradores de esta finca y les pedimos que como administradores de nuestra finca, esta nuestra comunidad, que miren lo mejor para todos y cada uno de los inquilinos de la finca, cada uno en su parcela, pero miren por todos y cada uno de los inquilinos, porque nos cuesta mucho dinero pagar la cuota de la finca, de la comunidad de vecinos. Esto es muy grande y hay que pagarlo. Solamente les pido eso, que tengan en cuenta todo esto.

Muchísimas gracias por dejarme hablar más de lo debido. Felices Fallas y espero vernos dentro de otros cinco años, seguro.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Alonso.
Señor Riaño, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DEL SECTOR DE DOS RUEDAS, ANESDOR** (Riaño Sebastián): Muchas gracias, señor presidente.

Por delante mi agradecimiento por la generosidad en el tiempo que nos ha concedido; nos apasiona el tema de la moto, en general el tema de la movilidad y la seguridad vial, se lo confieso, personalmente es un tema que me apasiona.

Iré rápido, además con la ventaja de que algunas cosas ya las ha contestado María José. Mencionaba el grupo socialista el tema de los guantes, ninguna duda, es lo primero que pones en el suelo cuando te caes y sobre todo es que hacer obligatorio todo el equipamiento parece complicado. Nosotros decimos tú sabes cuando vas a por el pan, tú sabes cuando vas a hacer un viaje largo, tú sabes si usas la moto una vez al año, tú sabes si usas la moto diariamente para ir a trabajar o incluso trabajas en moto; si tienes un Scooter pequeñito, si tienes una moto grande, si vas al circuito a correr, utiliza el equipamiento adecuado al tipo de moto, al tipo de utilización, a tus necesidades. Creo que nadie mejor que el usuario sabe el equipamiento que necesita, los guantes es un gesto, es una cosa mínima. Certificados, por supuesto, existe una certificación específica de guantes de moto.

Circular por el arcén. Es que es una cuestión de seguridad y de movilidad. ¡Qué ganamos con dejar parada una moto en la cola, echando emisiones y arriesgándose a un alcance, que no es lo mismo que te alcancen en coche que en moto! A mí me han alcanzado en moto. Con seguridad, despacito, sabiendo que es un carril sucio, me voy despacito, a menos de 30 por hora y libero un espacio en el atasco, no cabe ninguna duda.

Intercomunicadores. Es un elemento de seguridad, ni más ni menos, lo ha explicado perfectamente María José. Circulas en grupo, das una curva, te vas a encontrar una piedra. Es una cosa de seguridad, no cabe ninguna duda. Está en un vacío legal y hay que ponerle simplemente orden para que se pueda utilizar con seguridad jurídica.

Airbag. El airbag es muy prometedor, tenemos mucha ilusión depositada en el airbag y en lo que pueda suponer para la seguridad vial. Nosotros, por el momento, nos limitamos a recordarles a los usuarios que es un elemento más de seguridad vial, que ya está en el mercado y que, como decía antes, a la hora de elegir el abanico de elementos que sepas que esto ya está aquí y que puede ser interesante. Pero sinceramente, puede ser, no lo sabemos; no es una cuestión de si es caro o es barato, es una cuestión de si funciona o no funciona, así de fácil. Es decir, ¿qué tipos de accidentes son los que de verdad solucionan? ¿En un choque con un guarda raíl te soluciona? ¿Hasta qué velocidad te soluciona? ¿Qué modelos de accidente? Ese es el problema. El airbag mecánico tiene una homologación pero parece que el mercado no va por ahí, va por el airbag electrónico. Desde luego en condiciones extremas, carreras de motos, etcétera, nadie usa un airbag mecánico, primero por la incomodidad de ir atado a la moto, segundo porque los estudios y la propia norma de homologación nos están dando que el tiempo de disparo de esos airbag es de 0,90 milisegundos. Y en 0,90 milisegundos ya podemos afirmar sin más estudios que hay un montón de modelos de accidente que no sirva para nada, no es un disparo suficientemente rápido, por eso se está emigrando a otra tecnología, porque yo voy atado a la moto y desde que tengo un accidente hasta que me empiezo a desplazar, hasta que ese cordón de verdad genera el disparo ya no es solo el tiempo de disparo del airbag, es el tiempo que transcurre hasta que el mecanismo hace el disparo. Tenemos mucha ilusión depositado en el airbag, no es un tema de dinero, es un tema de qué estudios de efectividad hay. Invirtamos primero, precisamente para poder saber en qué funciona, invirtamos en poner toda esa ciencia por delante para saber y acertar en la medida.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 38

Feminismo. Estamos contentísimos pues tras la pandemia ha habido un cambio en nuestro mercado; antes teníamos 9 o 10% de cuota femenina, post pandemia, 25%. Encantados.

Formación. Qué hacemos para solucionar el tema de la educación vial. Yo no sé responder a la pregunta sinceramente, mi opinión personal como ciudadano es que España, este país necesitaría un pacto de Estado entre todos los grupos políticos alrededor de la educación. Parece mentira que sea del lado que sea haya las peleas en la Ley de Educación, ¿si hay ese problema en la ley, cómo vamos a introducir el capítulo de la seguridad vial? No sé responderles. Lo que sí tengo claro es que tiene que estar y que los parques infantiles, donde todos practicábamos de jóvenes con la bicicleta aprender las señales, todo esto es necesario y hay que recuperarlo, ahora más que nunca porque hay más bicis y hay más patinetes.

La formación pos permiso. Insisto, es muy importante; en Europa ya existe el certificado de la formación avanzada, es decir, no todos los cursos que te ofrezcan por ahí son lo mismo, pero un curso que está certificado por la Administración y reconocido como un curso positivo y controlado alrededor de la seguridad vial es muy importante.

¿En qué grado se cumple lo que se plantea en el GT-52? Yo creo que se va cumpliendo más o menos, pero qué lento. Venimos hablando de la formación avanzada certificada, ¿esto lo hicimos hace unos 10 años en Bruselas? Lo hicimos en la ACEM, en la asociación europea, planteado con la Comisión Europea, con un reconocimiento europeo, con un reconocimiento de la ACEM y demostrado y conocido por todos que era una fórmula magnífica. La trajimos al mes siguiente aquí, la explicamos y se puso en marcha el mecanismo —ay, parece buena idea, vamos a ir avanzando—, diez años, ahora parece que llega pero parece. ¿Se cumple? Más o menos se sigue la ruta pero es demasiado lento el mecanismo para la rapidez que lleva el tema de la movilidad y de la seguridad vial.

La moto conectada. Vamos a ver, la moto conectada y la moto autónoma. Sí, hay muchos desarrollos pero hay muchos hándicap, porque ya no es el desarrollo que nosotros tengamos en la tecnología de los vehículos, es que luego eso tiene que convivir con la realidad de motos de hace 16,4 años. La tecnología va a estar, ahora va a tener que convivir con otra serie de cosas, y luego además en la moto hay un uso de movilidad, donde todos los automatismos va a tener muchísimo sentido, pero hay un uso de ocio, donde el propósito es disfrutar del equilibrio dinámico. Por tanto aquí parece más complicado. Un poquito más de la mitad de la moto es movilidad, pero la otra parte es turismo y ocio. Ahí probablemente la conectividad de los automatismos va a tener que enfocarse de otra forma, desde luego como medidas de seguridad pero quizá no como conducción autónoma pura. Por cierto, importancia del mototurismo como un modo de ocio que contribuye, además, a desarrollar turismo precisamente en aquellas zonas más vacías de España. Y la importancia también de la movilidad rural, donde no llega el transporte público y donde se sigue usando el ciclomotor para ir de pueblo a pueblo o para ir a la huerta, y no son precisamente jóvenes. Hay también una movilidad rural en el tema de la moto.

Postes de señales. ¿Qué vamos a decir cuando están todavía los guarda raíles por convertir en SPM? Esto se dice poco, y se pone poco en las estrategias de la moto ¿Por qué? Porque la responsabilidad recae en presupuestos, en administración. Sí, sí, somos conscientes, pero a lo mejor no se puede hacer de la noche al día, pero hagan un plan que se vaya siguiendo poco a poco, si es falta de recursos. Vayamos por lo menos poco a poco, pero lo que no es de recibo es que me instalen una barrera que me provoca daños. Esto es tan de sentido común, como has dicho, que es muy obvio.

Por supuesto que esta Comisión debe ser legislativa; por supuesto que poder superar 20 kilómetros en un adelantamiento, por supuesto que te da seguridad, especialmente en el caso de la moto, que tiene una dinámica y una aceleración distinta. Cuando tú ves una situación de peligro lo que quieres es alejarte de allí cuanto antes, porque lo peor en la moto es que te toquen, que te choquen; tú quieres estar lejos de lo demás. Por tanto, un aceleroncillo y terminar rápido es fundamental.

Peajes, basta de discriminación. Simplemente por no distinguir una categoría más como la moto, porque no puedo, por comodidad de gestión, pues como coches. Precisamente lo que les estaba explicando, las motos no son coches, no pesan lo mismo, no ocupan lo mismo, no desgastan lo mismo. ¿Por qué tengo que verme igual que los coches? Es una discriminación clarísima que habría que dar una solución.

Alertas. Le doy la vuelta a la pregunta; por supuesto no estamos a favor de esto pero de cara a esta estrategia de seguridad 2021-2030 no lo olviden, no todo el mundo es sensible a los problemas de seguridad vial. Va a haber un porcentaje de ciudadanos que no hacen ni puñetero caso a nada que se les diga, inconscientemente, sin sentido común, pero lo hay, y tenemos que protegernos de ellos. En ese

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 328

18 de marzo de 2021

Pág. 39

sentido las herramientas de control son imprescindibles, considérenlas también en la estrategia, porque hay un porcentaje, insisto, que no responde a otra cosa. Porque esos cien tramos que ha señalado la Dirección General de Tráfico sí hay que actuar sobre ellos y mejorar eso, pero hay un porcentaje de gente que va a ir a esos tramos revirados con el propósito de correr todo lo que pueda, ya sabe cómo es la carretera, ya sabe cómo está, pero se comporta allí como si esto fuera un circuito. Lo siento, esto hay que controlarlo, es un porcentaje mínimo, afortunadamente, pero hay que controlarlo.

Jóvenes, educación, lo que comentábamos.

Límite de 80 kilómetros para los noveles. No sé tanto si el límite de 80 kilómetros pero identificar a los noveles no está mal, tanto desde el punto de vista del novel, que sabe que los demás lo están viendo, como lo que los demás ven. Esto existe con la L de *learning* en el coche, pero no existe en la moto; sí existe en la moto, por ejemplo, en Reino Unido, donde existe la L de *learning* en la moto. Yo lo veo bien. Cuidado, este señor está aprendiendo; cuidado, tú mismo, me están viendo, cuidado. Lo vería bien, sí.

Solución al tema del parque. Los planes Renove están muy bien, porque si tú pinchas la rueda un parche está muy bien, te permite seguir; es mejor cambiar la rueda. Y en ese sentido, ¿qué quiero decir? Son mejor soluciones estructurales y en ese sentido, ¿qué problema tenemos aquí? Pues que tenemos una dinámica que tiende a envejecer el parque. ¿Por qué? Porque la carga fiscal de los automóviles en España está concentrada en un noventa y tantos por ciento en la compra y primera matriculación de un vehículo. Y el resto del parque tiene una carga fiscal mínima. Esto podía estar bien cuando lo mirabas desde la perspectiva del lujo, porque los coches nuevos es que es un lujo, pero cuando ha cambiado totalmente la sociedad y cuando estamos mirándolo desde la perspectiva de la seguridad vial y del medio ambiente, no tiene ningún sentido. Es que precisamente hay que descargar esos vehículos más eficientes y repartir esto. Y no hablo de pagar menos impuestos, que es que a nada que pagásemos anualmente, a nada, menos de cinco euros que pagásemos anualmente en función del uso del vehículo, del potencial contaminante del vehículo, esto provocaría una mayor recaudación y de verdad tendría un efecto positivo, estructural, continuado en la renovación del parque. Ya sé que es complicado, que afecta a los diferentes niveles de la Administración y es complicado, pero hay que abordarlo, porque de otra forma no rompemos la dinámica.

Badenes, resaltos. Yo soy enemigo de todas estas cosas que envicien, en patinete, en ciclomotor, en moto, te hacen perder el equilibrio, lo siento, habrá otras soluciones técnicas y los expertos ponen otras soluciones técnicas.

¿Qué hacemos mal con los ciudadanos que tienen una percepción negativa? Probablemente no les informamos lo suficiente sobre las cosas que se pueden hacer en seguridad vial. Habrá que informarles un poco más. Vamos a darles más importancia a los temas de seguridad vial y explicar por qué se hacen las cosas, explicar por qué las velocidades son a 30 en las ciudades, y probablemente cuando te lo explican acabas entendiendo. La educación antes es la palanca más importante.

Como último mensaje, estrategia de seguridad 2021-2030, claro que tienen que ser protagonistas los vulnerables, claro que ciclomotores y motos tienen que estar dentro de los vulnerables. ¿Quieren actuar sobre la seguridad vial de los vulnerables y sobre la seguridad vial de la moto? Pues no piensen solo en medidas sobre los motoristas, porque esto es un ecosistema, es un sistema de movilidad y no todos los accidentes que tienen las bicis son culpa de las bicis, probablemente hay que explicarles a los de los coches que tienen que dejar una distancia de un metro y medio. ¿Queremos actuar sobre la seguridad vial de la moto? No caigamos en el error, que es muy humano, de ¡ah!, pues que los motoristas hagan esto, que hagan esto, sí, los motoristas tendrán que hacer cosas pero pensemos que dos de cada tres accidentes graves en la ciudad es un coche que derriba a la moto. Responsabilidad, según las aseguradoras del coche. Capítulo moto. Abordemos a los vulnerables pero cuidado con caer en el error de solo poner todo el peso en un tipo de ciudadanos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Riaño, muchas gracias también, señora Alonso, gracias a los dos por su comparecencia, por su interesante intervención. Espero que no pasen cinco años antes de que vuelvan a tener la oportunidad de comparecer en esta Comisión.

Muchísimas gracias. Buenas tardes.

Se levanta la sesión.

Eran las seis y treinta minutos de la tarde.