



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

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 376

Pág. 1

## **SOBRE SEGURIDAD VIAL**

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

Sesión núm. 12

celebrada el lunes 26 de abril de 2021

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

Retiradas del orden del día:

Preguntas:

- Motivo por el que no se ha llevado a cabo ninguna actuación para corregir las deficiencias existentes en las cuentas anuales de la Jefatura Central de Tráfico.  
Autor: Alcaraz Martos, Francisco José (GVOX ).  
BOCG, serie D, número 236, de 9 de marzo de 2021 PDF.  
(Número de expediente 181/000823) ..... 2
- Tasa de vehículos de movilidad personal de una o más ruedas dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos, existente en España a 31/12/2020 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034783).  
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP ).  
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP ).  
BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF.  
(Número de expediente 181/000897) ..... 2
- Coste para la Jefatura Central de Tráfico del transporte de los funcionarios examinadores a los centros de examen en el año 2020 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034813).  
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP ).  
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP ).  
BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF.  
(Número de expediente 181/000898) ..... 3

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 2

- Importe que abonó la Jefatura Central de Tráfico por el servicio del transporte de los funcionarios examinadores a los centros de examen en el año 2019 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034816).  
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP ).  
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP )  
BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF.  
(Número de expediente 181/000899) ..... 3
  - Previsiones acerca de aportar alguna solución a la situación de colapso en los exámenes de conducir en la provincia de Valladolid y de reforzar la plantilla de examinadores de pruebas prácticas de conducir (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034825).  
Autor: Carazo Hermoso, Eduardo (GP ).  
Alonso Pérez, José Ángel (GP ).  
Gamazo Micó, Óscar (GP ).  
BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF  
(Número de expediente 181/000900) ..... 3
  - Evolución del número de examinadores de las pruebas de conducir en la provincia de Valladolid en el periodo 2018-2020 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034827).  
Autor: Carazo Hermoso, Eduardo (GP ).  
Alonso Pérez, José Ángel (GP ).  
Gamazo Micó, Óscar (GP ).  
BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF.  
(Número de expediente 181/000901) ..... 3
- Comparecencias con ocasión del programa de trabajo sobre la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030. Por acuerdo de la Comisión sobre Seguridad Vial:
- Del señor presidente de la Comisión de Trabajo de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la Federación Española de Municipios y Provincias FEMP (Gil Invernón). (Número de expediente 212/001207) ..... 4
  - Del señor Vargas Cabrera (fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial). (Número de expediente 212/001208) ..... 11

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

### RETIRADAS DEL ORDEN DEL DÍA:

#### — PREGUNTAS:

- MOTIVO POR EL QUE NO SE HA LLEVADO A CABO NINGUNA ACTUACIÓN PARA CORREGIR LAS DEFICIENCIAS EXISTENTES EN LAS CUENTAS ANUALES DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO.  
AUTOR: ALCARAZ MARTOS, FRANCISCO JOSÉ (GVOX).  
BOCG, SERIE D, NÚMERO 236, DE 9 DE MARZO DE 2021 PDF.  
(Número de expediente 181/000823).
- TASA DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL DE UNA O MÁS RUEDAS DOTADOS DE UNA ÚNICA PLAZA Y PROPULSADOS EXCLUSIVAMENTE POR MOTORES ELÉCTRICOS, EXISTENTE EN ESPAÑA A 31/12/2020 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034783).  
AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP).  
MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP).  
BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF.  
(Número de expediente 181/000897).

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 3

- **COSTE PARA LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO DEL TRANSPORTE DE LOS FUNCIONARIOS EXAMINADORES A LOS CENTROS DE EXAMEN EN EL AÑO 2020 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034813).**  
AUTOR: **GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP).**  
**MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP).**  
**BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF.**  
**(Número de expediente 181/000898).**
- **IMPORTE QUE ABONÓ LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO POR EL SERVICIO DEL TRANSPORTE DE LOS FUNCIONARIOS EXAMINADORES A LOS CENTROS DE EXAMEN EN EL AÑO 2019 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034816).**  
AUTOR: **GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP).**  
**MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP).**  
**BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF.**  
**(Número de expediente 181/000899).**
- **PREVISIONES ACERCA DE APORTAR ALGUNA SOLUCIÓN A LA SITUACIÓN DE COLAPSO EN LOS EXÁMENES DE CONDUCIR EN LA PROVINCIA DE VALLADOLID Y DE REFORZAR LA PLANTILLA DE EXAMINADORES DE PRUEBAS PRÁCTICAS DE CONDUCIR (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034825).**  
AUTOR: **CARAZO HERMOSO, EDUARDO (GP).**  
**ALONSO PÉREZ, JOSÉ ÁNGEL (GP).**  
**GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)**  
**BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF.**  
**(Número de expediente 181/000900).**
- **EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE EXAMINADORES DE LAS PRUEBAS DE CONDUCIR EN LA PROVINCIA DE VALLADOLID EN EL PERIODO 2018-2020 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034827).**  
AUTOR: **CARAZO HERMOSO, EDUARDO (GP).**  
**ALONSO PÉREZ, JOSÉ ÁNGEL (GP).**  
**GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP).**  
**BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF.**  
**(Número de expediente 181/000901).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías. Vamos a iniciar la sesión de la Comisión prevista para esta tarde.

El primer punto del orden del día, contestación a las preguntas que reglamentariamente se habían incorporado al orden del día, no se puede sustanciar en el día de hoy por la excusa que ha presentado el Gobierno; en concreto, hay un escrito dirigido a la presidenta del Congreso del Ministerio de Presidencia y Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática que dice: En relación con la próxima sesión de la Comisión de Seguridad Vial del 26 de abril, en la que está prevista la contestación de preguntas orales, se comunica la imposibilidad de la autoridad competente para responder a las mismas de comparecer ante la Comisión en la fecha mencionada por motivos de agenda, quedando a disposición de lo que decida la Comisión para su celebración en la fecha que considere oportuna. Así que volveremos, lógicamente, a incluir las preguntas en la siguiente Comisión con el ruego al Gobierno de que comparezca en ese momento. **(El señor Gamazo Micó pide la palabra).**

Señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Señor presidente, buenas tardes.

Permítame que, antes de que comparezca el señor Gil, manifieste nuestro lamento por la ausencia del Gobierno en esta Comisión para contestar a las preguntas que formulamos por escrito y que el Gobierno no contestó en plazo y que, por tanto, hoy debería contestar oralmente.

Esta ausencia es intolerable, desde nuestro punto de vista, y lo entendemos como un desprecio no solo a nuestro grupo parlamentario, sino a todos los grupos parlamentarios y a la labor que realizamos desde este Parlamento, desde el Congreso de los Diputados.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 4

Esta conducta no es propia de regímenes democráticos, por lo que le pedimos que traslade queja a la presidenta del Congreso, a la Mesa del Congreso, por el incumplimiento del artículo 190 por parte del Gobierno. Es indignante —y acabo— que el Gobierno no disponga de tiempo para venir a contestar, pero sí para mitinear insultando al Partido Popular. **(Aplausos)**.

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

Le trasladaré a la señora presidenta del Congreso su queja, señor Gamazo. En las preguntas de hoy, además de las suyas, no sé si había alguna pregunta de otro grupo parlamentario. Creo que había también una de VOX.

Muchas gracias, señor Gamazo.

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

#### **— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE TRABAJO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS, FEMP (GIL INVERNÓN). (Número de expediente 212/001207).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar, sin más dilación, al segundo punto del orden del día: Comparencias con ocasión del programa de trabajo que se está desarrollando sobre la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030, que elabora el Gobierno.

En primer lugar, vamos a recibir al presidente de la Comisión de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la Federación Española de Municipios y Provincias, don Alfonso Gil, a quien agradecemos sinceramente su comparencia y que pueda compartir esta tarde con nosotros.

Cuando usted quiera, señor Gil, tiene usted la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS, FEMP** (Gil Invernón): Muchas gracias, presidente.

Señorías, quiero empezar agradeciéndoles que tengan a bien, en esta Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030 planteada por el Gobierno de España, a través de la Dirección General de Tráfico, oír lo que los municipios, las entidades locales españolas, tienen que decir al respecto, de las necesidades y, sobre todo, del balance de situación que tenemos que hacer, de cómo está ahora mismo la movilidad en el conjunto de los pueblos de España.

Hay una realidad que se está cumpliendo en nuestras ciudades ahora mismo —lo suele contar de manera jocosa el director general de Tráfico— y es que hace ciento cincuenta años los ciudadanos se movían en las ciudades con coches de caballos a 10 kilómetros por hora; han pasado ciento cincuenta años, tenemos coches de cientos de caballos de potencia que valen miles de euros y vamos a 10 kilómetros por hora, lo cual nos muestra una situación y esa situación tenemos que cambiarla inexorablemente. Les digo esto para contextualizar lo que les quiero decir. En los años ochenta y noventa los municipios españoles hacíamos los planes de movilidad urbana sostenible teniendo en cuenta un factor fundamental que llegaba a nuestras ciudades, que era el coche. El coche llegaba de manera masiva y nos ocupaba el espacio público compartido, de tal manera que teníamos que hacer un uso racional de ese espacio y repartirlo de tal manera que el coche tuviera ese espacio que inexorablemente necesitaban las ciudades y que, desde luego, teníamos que contextualizar.

Luego llegaron los años dos mil y los municipios hemos cambiado las prioridades. El sujeto activo de los planes de movilidad ya es el ciudadano, el ciudadano que puede ir a pie, que puede ir en bicicleta, que puede ir incluso en patinete, transporte público o, por supuesto, en su vehículo. Y ahí ya se recurre a un cambio de paradigma porque las ciudades ya no podrán ser como fueron concebidas. Hay que tener en cuenta que los estudios internacionales solventes nos dicen que para el año 2050 entre el 70 y el 80% de los ciudadanos del mundo viviremos en ciudades y, por lo tanto, es muy importante que vayamos cambiando ese paradigma de reparto del espacio teniendo en cuenta que la movilidad, primero, o es de todos o no será porque ya se ha concebido como un elemento sustancial de la vida de los ciudadanos. En la era pos-COVID lo hemos comprobado de una manera muy clara, pero es que, además, créanme si les digo que ahora mismo el pacto que tenemos que alcanzar el conjunto de ciudadanos y ciudadanas con nuestras administraciones, y a la inversa, es más necesario que nunca si lo que queremos es una

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 5

movilidad no solo sostenible, sino, por supuesto —y aquí viene el concepto novedoso que tenemos que acuñar—, saludable.

Hay un elemento imbatible a la hora de analizar cómo nos movemos en las ciudades, el zapato. Aquel ciudadano que anda más es un ciudadano que vive más. Esto no lo dice el presidente de la Comisión de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial, lo dice la medicina. Un ciudadano que pedalea vive más y un ciudadano que coge el transporte público es un ciudadano que hace una apuesta colectiva para la ciudad y para el conjunto de lo que le rodea.

Por último, están dos elementos que a mí me gustaría sustanciar aquí. Está el vehículo privado. Yo no voy a venir aquí a demonizar el coche, creo que no debemos hacerlo, tenemos que ser conscientes de que el segundo contribuyente al PIB en España es el sector de la automoción y tenemos que tener mucho cuidado cuando hablamos de este sector. Y algo que sí les quiero transmitir es un elemento de preocupación, que es qué ha pasado en la era pos-COVID con las cargas y descargas. Hay algo que, efectivamente, ya nos está preocupando a muchos municipios en España y es que el comercio electrónico ha aumentado de manera exponencial. Además, las ciudades estamos haciendo que nuestro comercio de proximidad, para competir, también se digitalice, lo cual, inexorablemente, nos va a llevar a que el problema a medio plazo no lo tengamos en el traslado de las personas, que también si no tenemos un sistema robusto de transporte público, sino en el reparto de estas mercancías. La distribución urbana de mercancías puede acabar suponiendo un colapso en muchas ciudades y tenemos que ser conscientes de que cómo nos movíamos ya no nos podemos mover. ¿Por qué les sitúo en este contexto? Porque es muy importante que, cuando hablemos de todos estos actores que coactúan en el espacio público compartido en una ciudad, tengamos en cuenta que sus colisiones son accidentes y que muchos de esos accidentes acaban siendo graves. Por eso, en esta estrategia que la Dirección General de Tráfico, el Gobierno de España, impulsa, los ayuntamientos hemos trasladado sucesivamente —no ahora, sino a lo largo de los últimos años— la necesidad de un calmado necesario de tráfico en el conjunto de las ciudades de España.

¿Por qué? Les voy a dar dos datos muy importantes. Mientras que en las vías interurbanas han bajado los accidentes un 6%, en las vías urbanas han aumentado un 6%. Si yo les digo que en los últimos años el 64% de los accidentes con víctimas han sido en vías urbanas mientras que el 34% lo han sido en interurbanas, quiere decir —además, con el nivel de progresión que hemos tenido en los últimos años— que en los municipios tenemos un problema. ¿Cómo se palía ese problema? Ustedes lo saben mejor que yo. El día 11 de mayo este país transforma su movilidad en las ciudades haciendo que las vías de plataforma única —dicho de otra manera, las que tienen la calzada a ras de la acera— pasen a ser de 20 kilómetros por hora, las vías de un solo carril por sentido pasen a ser de 30 kilómetros por hora y otras, excepcionalmente, pasen a ser de 50 kilómetros por hora.

Soy consciente —somos conscientes en la Federación Española de Municipios y Provincias— de que no todas las ciudades pueden tener las mismas recetas porque no todas tienen el mismo volumen ni las mismas formas de moverse. Si yo comparo Madrid con Barcelona, con Bilbao, con Sevilla, con Valencia, con Burgos o con Zamora, son ciudades que tienen patrones distintos de comportamiento. Lo he hablado muchas veces. Madrid es un eje de intersección de las comunicaciones del país, por lo que no podemos pedir a Madrid que todas sus vías sean a 30, pero es verdad que cuando en las grandes ciudades hacemos apuestas de calmado de tráfico, generamos tres efectos directos. Primero, baja la siniestralidad, y eso queda perfectamente demostrado; segundo, hay menos humos —por tanto, menos gases de efecto invernadero— y, tercero, menos ruidos. ¿Y saben qué pasa? Que cuando hay menos siniestralidad, menos humos y menos ruido, los ciudadanos viven más y mejor. Por tanto, seamos conscientes de que por lo menos tenemos que ver en el horizonte que el cambio de paradigma de la movilidad nos va a llevar a un cambio estructural de nuestras ciudades.

Como decía Tonucci, tenemos que hacer las ciudades con la altura de un niño, con la visión de un niño. ¿Por qué? Europa y España envejecen. Todos llegaremos a tener problemas motores y cognitivos y necesitaremos más tiempo de reacción. Cuando comparo a los mayores con los niños es porque para un niño un contenedor de basura puede ser un elemento insalvable que le lleve a tener un accidente por falta de visión, o bien de él al coche o bien del coche hacia él, y los mayores, inexorablemente, perdemos capacidades y necesitamos ese espacio de reacción. Para nosotros es muy importante y por eso hemos trasladado en las diferentes etapas, haya gobernado quien haya gobernado, que necesitamos calmar el tráfico y que la apuesta colectiva que desde el Legislativo se puede hacer es hacer ciudades más humanas, en las que no sobra nadie porque todos somos necesarios, pero —créanme— para que todos seamos necesarios y no sobremos, necesitamos tener una ciudad calmada. Por eso es muy importante

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 6

hacer apuestas robustas por transportes públicos, por eso es muy importante que hagamos apuestas seguras. Ya no nos vale un transporte público cualquiera, sino que necesitamos que ese transporte público tenga unas bases sólidas y unas reglas de juego diferentes.

La velocidad media de tránsito ahora mismo de una ciudad en España es de 11 a 16 kilómetros por hora. Si yo les digo esto, alguno de ustedes me dirá: Dios mío, ¿qué es esto? Pues esa es la realidad. Por eso, calmar el tráfico en el conjunto de las ciudades no es un reto absolutamente inalcanzable. A partir del 11 de mayo lo vamos a ver porque ustedes así lo han aprobado, y creo que es una buena apuesta de país la que han hecho. Las ciudades tenemos claro que si calmamos el tráfico, que si hacemos unas ciudades —permítanme la palabra— más vivibles, seremos también más competitivas, porque el calmado del tráfico no lleva inexorablemente a perder capacidad económica de los sectores productivos de las ciudades. No es verdad. La ciudad 30, las calles 30. Se está demostrando que cuando una vía pasa de 50 a 30 florece más el comercio de proximidad. Créanme —no quiero extenderme mucho más—, los datos de siniestralidad lo avalan, los datos científicos lo avalan y los ciudadanos lo avalan. No es fácil. Cuando uno peatonaliza una calle en una ciudad de España, el inicio del cambio para la gente suele ser reactivo; al final del tránsito de la peatonalización, la gente no quiere ir hacia atrás. En este cambio de paradigma de la movilidad hay una revolución silenciosa, de la gente que quiere ciudades más amables.

Si entre todos empujamos en esa dirección —créanme—, estarán ustedes, que son el Legislativo, contribuyendo a que este país crezca más y sea más competitivo. Por eso, les decía que nosotros desde la FEMP hemos mandado siempre al Legislativo nuestras recomendaciones. De hecho, les diré que algunas han sido de petición de bajada de velocidad más allá del 30 y del 20. Somos conscientes de que esto tiene que ser un pacto colectivo de todos para que todos nos sintamos reconocidos en este tipo de medidas, pero es urgente bajar la siniestralidad y que lo hagamos de manera inmediata. Por cierto, España se comporta igual que Europa. Hay gente que dice: No, en España... No, no. Tenemos los datos prácticamente iguales: 64, 36. En las urbes hay más siniestralidad, más causa de muerte que en las carreteras interurbanas. Por tanto, tengan ustedes en cuenta que todo aquello que redunde en esa bajada será beneficioso, porque luego tenemos que proteger al ciclista, que ha venido para quedarse. En la mayoría de las ciudades, en la etapa pos-COVID ha subido exponencialmente el uso de la bicicleta. Tenemos que hacer que un ciudadano activo cuando salga de casa —voy a hablar de Madrid, ya que estamos en Madrid—, en vez de coger esa parada de metro que tiene según sale, la coja a 2 kilómetros. Ahí estará haciendo una apuesta por su salud y, por tanto, por la salud colectiva. Créanme, son pequeñas cosas que ayudan a que tengamos un país mejor y, como estoy convencido de que ustedes están comprometidos con esto, no tengo mucho más que decir.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gil, por sus palabras, por su concreción y por su brevedad, que agradecerán los miembros de la Comisión.

Vamos a pasar al turno de fijación de posición de los portavoces de los grupos parlamentarios, por si quieren hacer alguna pregunta o plantear alguna cuestión al compareciente. En primer lugar, tiene la palabra el señor García Adanero.

El señor **GARCÍA ADANERO**: Muchas gracias, señor presidente.

Quiero agradecer la presencia y la explicación que nos ha dado el responsable de Transporte de la Federación Española de Municipios y Provincias. Aprovechando que está aquí, a ver si tiene alguna novedad. Lógicamente, comparto con usted la importancia del transporte público, que, como es sabido, ha sufrido mucho durante este año. Estaba por ahí la ayuda que iba a dar el Gobierno de España. Le pregunto, como responsable de la federación, si hay alguna novedad si le es posible contestar; si no le es posible, lo entiendo también porque no era el tema de la comparecencia, pero es por si usted pudiera saber o tener más información que nosotros.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García Adanero.  
Por el Grupo Parlamentario Republicano, señora Granollers, adelante.

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

En primer lugar, quiero agradecerle, señor Gil, sus aportaciones. Estoy totalmente de acuerdo con que el mejor medio de transporte tendría que ser el zapato. Estoy totalmente de acuerdo también en que es

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 7

muy importante la conectividad, no solamente la conectividad por tierra, sino también la conectividad por aire, y me refiero con esto a la conectividad a Internet. Si tenemos una buena conectividad a Internet en todos los territorios, no hará falta que en 2050 vivamos todos en grandes ciudades, sino que apostemos por reequilibrar el territorio. Y está claro que para reequilibrar el territorio también tenemos que tener un buen transporte público. En la zona donde yo vivo, como he expresado ya en otras ocasiones, tenemos la línea R12 de tren. Tardamos cuatro horas para realizar un trayecto que en coche hacemos en una hora y media. No hay nadie que quiera coger este tren para desplazarse a Barcelona. Si no somos capaces de arreglar primero el transporte público y estamos perdiendo tantas horas, ¿cómo le explicamos a la gente los beneficios del transporte público? Tener un buen transporte público nos iría muy bien incluso para el reto demográfico. ¿Cómo vamos a poblar las poblaciones deshabitadas o vaciadas sin un buen transporte público y sin una buena conectividad? ¿Qué supone usted que tendríamos que hacer, después de tantas reivindicaciones para la línea R12, para que de una vez se escuchen y se arregle esta línea?

Gracias.

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

El señor **GESTOSO DE MIGUEL**: Buenas tardes.

Quería mencionar una serie de cuestiones que me han surgido a raíz de su intervención. Aquí todo el mundo da por hechas ciertas cosas como si fueran axiomas, pero a la hora de la verdad no se cumplen realmente. Me refiero, por ejemplo, a que todo el mundo da por supuesto que el problema de la contaminación se debe a los vehículos y que hay que comprarse coches eléctricos. Esto, desde el punto de vista de la igualdad entre todos los españoles, es una cosa que me chirría, porque, si solo los coches eléctricos pueden acceder al centro de las ciudades, estamos convirtiendo el transporte privado en algo elitista, porque muy pocas personas pueden tener ahora mismo los medios suficientes para poder comprarse un coche eléctrico por mucha subvención de 2000 euros que le den. Y, como le iba diciendo, muchas veces estamos dando por sentadas ciertas cosas; por ejemplo, en la agenda globalista se dice que el centro de las ciudades está contaminado por los vehículos y, sin embargo, en Madrid este año, como consecuencia de las nevadas, uno de los días que más contaminación hubo fue precisamente cuando estaban todos los coches de Madrid en el garaje. Con esto quiero decir que el problema en ciudades como Madrid no es solamente el de los coches; también habrá otros, como pueden ser, en este caso, las calefacciones. Digo esto también porque este año nos llevamos la sorpresa de que el Gobierno de Estados Unidos hizo públicas las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> y, por ejemplo, el 1 de mayo de 2020 se alcanzó el máximo histórico de CO<sub>2</sub> en la atmósfera con la economía china cerrada y casi todos los coches del mundo en el garaje.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gestoso, vaya haciendo las preguntas, porque se va a quedar sin tiempo.

El señor **GESTOSO DE MIGUEL**: Primero, ¿qué opina de esto?

En segundo lugar, respecto a obligar a la gente a usar el transporte público, nosotros pensamos que eso va en contra de la libertad. Las ciudades son amables cuando la gente puede elegir el transporte que quiera. Además, demonizar a los vehículos y al sector de la automoción tampoco es bueno, porque es un sector estratégico dentro de la economía.

En cuanto a bajar la velocidad todavía más, a 20 o 30 kilómetros por hora, eso va a ser desde cualquier punto de vista un desastre y no se puede hacer a la ligera. En ciudades como Madrid o Barcelona, en las grandes ciudades, bajar los límites de la velocidad puede provocar un caos absoluto y eso va a hacer que la gente tarde dos horas más en llegar al trabajo.

Respecto al transporte público, también hay gente que no puede coger el transporte público para llegar al trabajo porque vive en zonas inaccesibles.

Me gustaría que me dijera qué opinión le merecen estos comentarios.

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

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

Señor Gil, bienvenido a esta Comisión sobre Seguridad Vial. Ha sido un placer escucharle.

Como bien sabe, porque usted lo sufre como concejal de Movilidad de un ayuntamiento, los ayuntamientos durante esta pandemia han estado bastante abandonados por parte del Gobierno. El Gobierno que afirmaba

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 8

que no iba a dejar a nadie atrás ha dejado a los ayuntamientos atrás con ese Fondo de Compensación y de Recuperación y con ese fondo de transporte que no llega. El 22 de mayo del año pasado ustedes en la FEMP, entre sus pilares locales para la reactivación económica, reclamaban la aportación de un fondo de transporte de al menos 1000 millones de euros, ampliables, para poder hacer frente a todos los efectos de la pandemia en 2021. Fue el 22 de mayo de 2020, hace casi un año. En los presupuestos generales de este año se presentó una enmienda donde se incorporó ese fondo con una partida mínima de 275 millones de euros, ampliable a 1000 millones de euros. El 22 de marzo, hace poco más de un mes, diez alcaldes de diferentes colores políticos, entre los que se encontraban Compromís, Esquerra, Junts, Coalición Canaria, Partido Regionalista de Cantabria y Partido Popular —del Partido Socialista, curiosamente, no había nadie; no sé los motivos—, pedían que ese fondo se pusiese en activo ya.

Aprovechando que está usted aquí y como presidente de la Comisión de Transportes, ¿tiene noticias de cuándo se va a poner en marcha ese fondo de transportes? ¿Nos puede avanzar alguna primicia? La gente está desesperada y, sobre todo, las empresas municipales de transporte. El señor Barbadillo, el presidente de Confibus, compareció el 7 de abril en esta Comisión y nos comentó que las empresas lo están pasando francamente mal y que podían peligrar las líneas urbanas. Señor Gil, como presidente de la Comisión de Transportes, ¿le consta cuál es la situación económica en todo el territorio nacional de las empresas municipales de transporte? ¿Están algunas a punto de desaparecer o lo están pasando francamente mal, causando grave perjuicio a los viajeros, a los vecinos y a los trabajadores?

En otro orden de cosas, ha hecho referencia a la modificación de la velocidad en la ley aprobada por el Consejo de Ministros, no por el Congreso de los Diputados. Nosotros no hemos aprobado nada. Nos enteramos por la prensa, como antaño se enteraba el señor González de algunos menesteres. Con motivo de ese cambio que entrará en vigor el 11 de mayo, todos los ayuntamientos se van a ver obligados a cambiar la señalética. Este grupo parlamentario presentó una proposición no de ley que fue aprobada en esta Comisión —con los votos en contra del Grupo Parlamentario Socialista, pero salió adelante, que es lo importante— en la que pedíamos al Gobierno que realizara un esfuerzo y financiara el 100% del cambio de señalización a todos los ayuntamientos. ¿Por qué? Porque el director general de Tráfico en el cambio producido en el año anterior, cuando pasó la velocidad de 100 kilómetros por hora a 90 kilómetros por hora en algunas carreteras, señaló que no tuvo coste para la DGT, porque lo pagó todo el Ministerio de Fomento. Creemos que en este año de pandemia los ayuntamientos, que han estado al lado de los vecinos en estos momentos de crisis económica, social y sanitaria, deberían tener ese apoyo económico. Como presidente de la Comisión de Transportes, ¿le consta si se ha puesto en contacto el Gobierno con ustedes? ¿Le consta si van a poner en marcha esta petición del Congreso que favorece a todos los ayuntamientos de todos los colores políticos?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir concluyendo, señor Gamazo, por favor.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Voy finalizando.

Ha hecho referencia a que los datos de siniestralidad avalan esta tendencia en la ciudad. Ha hablado de Madrid y yo voy hablar de Bilbao. En los últimos tres años en Bilbao solamente ha habido un fallecido por siniestralidad vial, que, lamentablemente, fue un ciclista. ¿Esos datos de siniestralidad justifican ese cambio de velocidad a 30 kilómetros por hora en todas las vías de Bilbao? Es un cambio, por cierto, que no ha contado con el consenso de todos los grupos políticos ni del ayuntamiento ni de la sociedad. Hay numerosas quejas que nos llegan de hosteleros, comerciantes, taxistas y conductores de autobuses por este cambio, y también de los padres que ven cómo sus hijos llegan tarde al colegio. Eso es lo que aparece en los medios de comunicación. Usted ha dicho que...

El señor **PRESIDENTE**: ¿Tiene alguna cuestión más concreta?

El señor **GAMAZO MICÓ**: Finalizo.

Quisiera que nos avanzara si aboga por ese cambio de movilidad dentro de las ciudades, si debe ser el ordeno y mando o cree que debe ser consensuado con la sociedad civil y todos los grupos parlamentarios.

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

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 9

La señora **GARCÍA LÓPEZ**: Muchas gracias, presidente.

Yo quería plantear una cuestión previa con motivo de los hechos ocurridos. El Grupo Parlamentario Socialista condena las amenazas de muerte que están recibiendo miembros del Gobierno de España, el ministro Grande-Marlaska y la ministra Reyes Maroto; así como la directora general de la Guardia Civil y Pablo Iglesias. En un Estado democrático es inadmisibles que ocurran estas atrocidades. Cualquier persona que se considere demócrata ni entiende ni comprende ni permite estas amenazas. Por eso, todo demócrata debe defender desde las instituciones nuestro sistema político democrático que tanto nos ha costado conseguir. Así esperamos que lo hagan todos los grupos políticos que componen esta Cámara. **(Aplausos)**.

Ahora ya entro en la comparecencia. Buenas tardes, señorías. Muchísimas gracias por su intervención, señor Gil. Ha sido muy interesante escuchar cuáles son los objetivos que comparten los ayuntamientos en la nueva Estrategia de seguridad vial para el decenio 2021-2030, sus inquietudes y las necesidades que nos ha hecho llegar a lo largo de su intervención. Le doy la enhorabuena por el Premio de Seguridad Vial Urbana que ha recibido Bilbao a la ciudad más segura, otorgado por la Comisión Europea, por el proyecto Bilbao 30. Sabemos las dificultades que tuvieron cuando adoptaron la medida, pero, como usted ha puesto de manifiesto, se ha rubricado un pacto de convivencia, se ha reducido la siniestralidad, se ha aumentado exponencialmente el número de personas usuarias de la bicicleta y el calmado del tráfico ha devuelto las bicicletas y los vehículos de movilidad personal a la calzada, dejando las aceras como espacios seguros peatonales. El artículo 12.3, sobre promoción de movilidad sin emisiones, de la nueva Ley de Cambio Climático y Transición Energética, dice que los municipios de más de cincuenta mil habitantes y los territorios insulares adoptarán planes de movilidad urbana sostenible no más tarde de 2023; que introducirá, entre otras cosas, el establecimiento de zonas de bajas emisiones, medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta o en otros medios de transporte activo o medidas para la mejora y uso de la red de transporte público, incluyendo medidas de integración multimodal o corredores verdes intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas periurbanas. Además, sería aplicable en los municipios de más de veinte mil habitantes cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en el Real Decreto de 2011 relativo a la mejora de la calidad del aire.

Si tenemos en cuenta esta nueva legislación, me gustaría terminar mi intervención planteándole un par de cuestiones. La primera, dejando claro el modelo de ciudad que usted nos ha explicado y teniendo en cuenta la diversidad de ciudades y poblaciones que tiene nuestro país, ¿cómo ve usted la aplicación de medidas de calmado de tráfico? ¿De qué manera se puede armonizar en todo el territorio? La segunda. Debido a la pandemia, se han producido en muy poco tiempo, como se ha explicado, una mayor digitalización de nuestras empresas, una mayor venta *online*, y eso ha conllevado un aumento exponencial del transporte de mercancías dentro de las ciudades, como usted ha comentado. ¿Cómo cree que esta circunstancia puede influir en la seguridad vial y, especialmente, en la siniestralidad?

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

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

Señor Gil, para contestar y concluir la comparecencia tiene usted la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE TRABAJO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS, FEMP** (Gil Invernón): Gracias, presidente.

Yo no soy representante del ministerio, y lo digo por algunos elementos que han citado. Yo represento a la Federación Española de Municipios y Provincias, a la comisión. Como veo que hay una preocupación por los fondos del transporte, yo les puedo decir lo que sé, y es que a los ayuntamientos ya se nos ha puesto un plazo para manifestar ante el ministerio cuál es el déficit, según unos cálculos que nos mandaron, y así lo hemos hecho los ayuntamientos con el Gobierno de España. Con lo cual, entendemos que ya estamos cumpliendo el compromiso o se tiene que cumplir el compromiso que está establecido por el Gobierno con los ayuntamientos españoles. Hasta ahí; no les puedo contar más, porque no tengo más información. Pero tampoco quiero evadirme de una pregunta que yo creo que preocupa al conjunto de ayuntamientos españoles, gobierne quien los gobierne. Efectivamente, una de las cosas que nos ha traído la pandemia es la bajada de los viajeros del transporte público, y hay unos mensajes equívocos. No ha habido Gobierno que no se haya equivocado, porque todos huimos hacia delante; teníamos que salir adelante. No sabíamos el grado de verosimilitud del contagio que se podía producir en un transporte público. Y hubo mensajes equívocos de todos, y créanme que los he seguido. Por eso no se le puede

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 10

reprochar a nadie que en un momento dado lanzara un mensaje que creía que podía paliar el contagio. La apuesta por el transporte público es una apuesta segura, y ya hay estudios que así lo demuestran. Con esto he contestado al señor García Adanero.

Señora Granollers, *bona tarda*. Quisiera contestar a esto del tren, pero en la FEMP no tratamos este tema directamente. Comparto con usted que el transporte público es un eje fundamental para el desarrollo de una ciudad, y si tenemos déficit, y se han detectado déficits estructurales en nuestro país a lo largo de la historia reciente, tenemos que cubrirlos. Hay que ser conscientes de que los dineros son los que son y de que habrá que priorizar, pero desde luego yo creo que la apuesta por el transporte público es una apuesta segura, y lo digo donde me quieren oír. En los ayuntamientos tenemos muy claro que la manera de cohesionar a nuestros ciudadanos es hacerlo con transporte colectivo, porque contamina menos y porque son apuestas de futuro que lo que hacen es hacer crecer las ciudades.

Señor Gestoso, de VOX, he dicho antes en mi intervención que yo no he venido aquí a demonizar el vehículo, el coche, para entendernos; no lo voy a hacer. Yo creo que es una industria lo suficientemente importante en este país como para que le tengamos un respeto. ¿Que tenemos que cambiar? Sin duda, porque el coche ocupa mucho espacio y porque el espacio lo tienen que ocupar los ciudadanos y porque envejecemos, que es un hecho y un dato objetivo. Por lo tanto, tenemos que generar espacios en el espacio público compartido que la gente pueda disfrutar. ¿Eso quiere decir que le digamos al ciudadano que no venga en coche? No, pero si puede venir en un coche distinto, que no tenga ruido y que no tenga emisiones, mejor, porque haremos que la gente viva más y mejor. No voy a ir contra el coche, ahí no me van a ver ustedes. Yo creo que los ayuntamientos españoles no estamos en contra de los coches, de lo que sí estamos en contra es del crecimiento exponencial de los coches en los últimos años, porque han colmatado nuestras ciudades; este es un dato objetivo y lo podemos medir en metros cuadrados de ocupación. Las ciudades las quieren usar los ciudadanos en las aceras. No renuncia nadie a tener la botella de leche debajo de casa y, por lo tanto, ahí tenemos un nuevo reto, y es cómo llega esa botella de leche por un medio que no sea contaminante; que pueda llegar, porque la queremos ahí. Podría hablar desde movilidad vertical a cosas que hacen que los ciudadanos salgan de casa, porque antes no salían. Si les ponemos un ascensor, no en su edificio, sino en el espacio, en la calle, habría mucha gente que saldría a la calle; si a una persona mayor que se puede encontrar con trescientos veintiún peldaños para salir de su casa le ponemos un ascensor, saldrá, pero si no se lo ponemos la confinaremos. Una movilidad sostenible, señores, ahorra dinero en gasto sanitario. Si resolvemos bien la movilidad sostenible y la hacemos saludable, ahorraremos dinero en gasto sanitario. Estamos hablando de que el cambio de paradigma va mucho más allá, y por eso yo les digo que el transporte público colectivo es una apuesta segura. ¿Que hay ciudadanos que tienen que ir en coche? No se lo vamos a impedir; lo que sí les vamos a decir es que si entran al centro de la ciudad lo hagan con un medio que no contamine. Si yo les digo que se ha demostrado que el impacto acústico del tráfico genera cardiopatías y que, además, tiene un efecto directo sobre enfermedades como el Alzheimer, es para tomárnoslo en serio. Eso es lo que desde los ayuntamientos queremos trasladarles, porque esto es así, no es interpretable; aquí no hay interpretación política, hay ciencia, y esto es incontrovertible.

En cuanto a que bajar la velocidad es un desastre, les niego la mayor, y uno esto a lo que ha dicho usted. Mire, en Bilbao, en el pasado mandato —sabe que a nivel municipal no se habla de legislatura, sino de mandato—, seis grupos políticos en la Cámara, seis, de izquierdas, de derechas, nacionalistas, no nacionalistas, los seis firmamos el Plan de movilidad. Por cierto, el otro día Bilbao se presentaba a dos premios en Europa; ganó el Safety, el de la ciudad más segura, y quedó de las tres finalistas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Usted habla de unos datos de siniestralidad, que yo se los voy a actualizar —me comprometo a pasárselos, porque no son los que le han pasado—, y no tienen tanta controversia.

Al principio, lógicamente, porque eso nos pasa a todos y es humano, cuando a uno le cambian los parámetros de su vida reacciona. Yo le puedo decir que hubo sectores que dijeron: ¡Esto es un desastre! Ha pasado el tiempo y tenemos datos objetivos. Yo no me voy a hacer trampas al solitario. No tenemos datos concluyentes todavía porque no es una serie de datos muy amplia, pero si yo le digo que en Bilbao ha bajado de 2 a 4 decibelios el ruido de la ciudad, este es un dato objetivo importante. Si yo le digo que han bajado los gases efecto invernadero, o las PM 2,5, PM 10, las partículas que entran en nuestro sistema respiratorio y se quedan insertadas en nuestros pulmones, es un dato objetivo; y si le digo que han bajado todos los siniestros con heridos, y el único accidente que ha subido, la única tipología de siniestro que ha subido es la de chapa, pues creo que el paseo o el tránsito mereció la pena, porque quien se ha llevado la peor parte es el coche.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 11

Ha hablado de Confibus. Hablo mucho con Atuc y estamos en permanente diálogo, porque su preocupación es la nuestra. Si hablaba antes de un sistema robusto de transporte público, créame, los ayuntamientos los hay de gestión directa, indirecta, concesiones, contratos de servicios, cada uno tiene su sistemática, ni mejor ni peor. Ahora, en cuanto a que es una preocupación colectiva y que tenemos un déficit estructural que hay que paliar, no le voy a decir que no, como usted entenderá. Por eso, le doy la información que le he dado con anterioridad a la persona que me ha preguntado, y es que lo que sabemos los ayuntamientos es que el 19 de abril teníamos un plazo para presentar el déficit.

En cuanto a lo que me hablaba la señora García López, me gustaría que se quedasen con una cosa. Los ayuntamientos españoles estamos gobernados por diferentes partidos políticos y tenemos los mismos problemas, prácticamente los mismos problemas, y yo les alerto sobre algo que me preocupa —usted lo ha citado—, no sobre los deberes de las zonas de bajas emisiones que vienen, que los alcaldes y alcaldesas de España ya están al lío, como se suele decir, están a trabajar en cómo las establecen para mejorar la calidad de vida; y por lo que se refiere a la descarbonización de la economía, que es una oportunidad de generar empleo, no voy a entrar ahí. Si me quedo con algo que me gustaría que ustedes apunten, y es el aumento exponencial de la distribución urbana de mercancías. Si eso no lo atajamos pronto y bien, tendremos un problema.

Miren, si yo les digo que, de media en España, a una farmacia llega un distribuidor siete veces al día, les estoy diciendo que es una barbaridad desde todo punto de vista, incluso económico, porque el que distribuye la mercancía está tirando recursos. Les pongo un ejemplo, pero les podría poner muchos y de muchos sectores. Tenemos que intentar que esto, más allá de ser un problema, sea una oportunidad para hacer más competitivo el país. Si somos capaces entre todos de hacer los esfuerzos —como decía el señor portavoz del Partido Popular—, tenemos que obligarnos todos a aceptar desde el Legislativo, aunque sea por decreto, para acabar llegando a solucionar problemas que hoy son incipientes y que mañana pueden ser irresolubles y convertirse en problemas graves.

Por eso, quiero decirles que los ayuntamientos tocamos al ciudadano, lo percibimos; percibimos cuál es su sensación, su percepción y su preocupación. Y, en el caso de la movilidad, cuando todos estábamos en nuestras casas, los autobuses seguían funcionando, los metros seguían funcionando, los pocos coches que salían seguían funcionando. Quiero transmitirles que la movilidad se ha convertido en uno de los elementos esenciales demostrables para la vida de los ciudadanos.

En eso estamos los ayuntamientos, en intentar que entre el Legislativo y nosotros, desde la proximidad con el ciudadano, acertemos en las soluciones del futuro.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gil, por su comparecencia y esperamos, en alguna otra ocasión, verle en esta Comisión.

Vamos a suspender por diez minutos la Comisión para esperar la llegada del siguiente compareciente. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR VARGAS CABRERA (FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL). (Número de expediente 212/001208).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenas tardes de nuevo.

Vamos a continuar con la sesión, y lo hacemos recibiendo al segundo compareciente de esta tarde, a don Bartolomé Vargas, fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial. Nos complace tenerle —iba a decir por fin, porque teníamos muchas ganas de que estuviera con nosotros— en esta Comisión, en la que además ha comparecido en diversas o yo diría incluso que en muchas ocasiones. Espero que esta primera comparecencia de esta legislatura se siga de otras muchas a lo largo de la misma. Además, nos consta que usted es un gran colaborador de esta Comisión, y nosotros queremos seguir contando con esa colaboración y usted puede contar con la nuestra. Así que, sin más, le damos la palabra al señor Vargas para que haga su exposición inicial.

Muchas gracias.

El señor **VARGAS CABRERA** (fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial): Lo primero que quiero hacer es mostrar mi satisfacción por estar aquí, en el Congreso, el órgano que representa la soberanía popular, del que emanan las leyes. Los fiscales lo que hacemos es promover la aplicación de la ley y estamos sometidos, conforme al artículo 134, al principio de legalidad y al de imparcialidad, así que es un

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 12

honor siempre para un fiscal estar en sede parlamentaria, en este caso además en la Comisión de Seguridad Vial, materia en la que llevo ya casi catorce años, que pueden ser muchos o pocos porque hay tanto que hacer que se me han hecho muy cortos realmente, y me iré cuando me jubile. Decía que en estos catorce años ya he comparecido ante esta Comisión, como bien decía el señor presidente, para aportar reflexiones, sugerencias y planteamientos. Es una Comisión, como todas, en la que ustedes escuchan diversas voces de comparecientes y agentes, porque la seguridad vial es compleja, como les expondré a continuación. Ustedes saben ya mejor que yo que no solo se trata de las normas viales, sino que el fiscal, en este caso el fiscal de Sala Coordinador, no solo aplica las normas en el proceso penal, es bastante más, pues como fiscal especialista tengo la obligación de ocuparme de las estrategias de educación, prevención y sanción, conforme al planteamiento de Naciones Unidas y de la Unión Europea. Tengo el honor de dirigir una red de casi ochenta fiscales delegados con gran capilaridad en todo el territorio nacional, que llegan incluso a la fiscalidad de área, es decir, a grandes ciudades que no son capitales de provincia, fiscales autonómicos, en definitiva, un red extendida por todo el territorio. Mis compañeros son también un referente jurídico y científico en seguridad vial, que es un fenómeno complejo, como seguidamente expondremos.

En mi tarea como jurista, el derecho y la ciencia van unidos, siguiendo las orientaciones no solo de penalistas como Roxin y el antiguo Von Liszt, sino las orientaciones modernas de sociólogos en el sentido de que la norma se complementa y se aplica mejor con el arsenal de conocimientos científicos que la ciencia multidisciplinar del tráfico viario ya ha generado en los últimos años.

¿Por dónde empiezo en esta Comisión? Empiezo por decirles que todos los años elaboro una memoria. Dentro de la memoria del fiscal general del Estado hay un apartado que se llama fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, que está abierto al público, y ustedes podrán encontrar la memoria que elaboré el año pasado en la página web [fiscal.es](http://fiscal.es), y ahora estoy elaborando la memoria de este año, de la que les adelantaré solamente unas líneas, porque tengo que remitirla previamente a la fiscal general del Estado. En esta comparecencia, para la que tenemos treinta minutos, yo he hecho reflexiones sobre la filosofía del tráfico en el sentido de que sería bueno parar los tiempos, perder las prisas en el tráfico y encontrar un tiempo distinto, un tiempo diferente y meterse como en un túnel del tiempo. Esto es una anécdota, pero me voy a ceñir desde luego a lo que me marque el presidente.

Quería empezar por lo más importante de la seguridad vial, que son las víctimas de accidentes de tráfico. En la memoria del año pasado decía que el tráfico es una sociedad interdependiente, pues nuestra vida depende de los demás y, salvando las distancias, decía, lo mismo sucede con la pandemia, en que todos dependemos unos de otros. Dependemos en cuanto a que, observando las normas sanitarias y viales, evitamos la inseguridad vial, la inseguridad sanitaria y las tragedias. Siempre cumpliendo las normas, siempre la solidaridad que yace debajo de las normas.

Asimismo, tengo que decirles que en esta misma línea —empiezo por esta reflexión— estos discursos tienen que partir casi siempre de la individualidad del sufrimiento, que no puede quedar encajado en las frías estadísticas, pues cada vida humana tiene un valor incalculable. Los que trabajamos en seguridad vial —y seguro que todos ustedes también ya actúan con esa mentalidad— consideramos que son precisas las estadísticas para diseñar las políticas de seguridad vial, pero no se puede perder de vista esta óptica tan importante. En las memorias elaboradas de los últimos años venimos diciendo que sufren limitaciones de por vida, lesiones medulares y cerebrales, destrozos, dolor, secuelas en su familia y en su círculo de amigos, conocidos y afectados, como una onda expansiva de sufrimiento que se extiende, todo ello evitable cumpliendo las normas viales y con un sentido de solidaridad, como en todo.

Apuntaba también en la memoria del año pasado —que tienen, insisto, en [fiscal.es](http://fiscal.es)— que los organismos internacionales como Naciones Unidas califican a la siniestralidad vial como una verdadera —fíjense, qué curioso— pandemia. Es decir, antes de que sufriéramos esta pandemia del virus, era calificada como tal por Naciones Unidas desde hace veintitantos años. El año pasado esta pandemia de siniestralidad vial generó 1,35 millones de fallecidos y el COVID 1,8 millones; a lo mejor este año va a haber más fallecidos por siniestralidad vial que por COVID. Estos son los datos detrás de los cuales, no nos podemos olvidar, como decía, hay sufrimiento individual, y en esa óptica trabajamos desde luego los fiscales.

Les diré que, además, como se desprende de las memorias de estos últimos años, las víctimas de accidentes por lo general, fíjense, no reciben, pese a los esfuerzos, la atención jurídica y moral debidas en todos los ámbitos —y ustedes lo habrán oído aquí seguramente—, y se quejan de esto con razón: de no recibir la atención jurídica y moral debidas en dependencias policiales, juzgados, oficinas de asistencia

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 13

a las víctimas. Además, sufren, como todas las víctimas, la victimización judicial secundaria propia del proceso, porque si uno tiene un accidente de tráfico y ha perdido un hijo, por poner un ejemplo extremo, tiene que sufrir, entre comillas, un proceso, un procedimiento con la espera, con el recuerdo de nuevo de los hechos, de lo que seguidamente hablaremos. Por eso estas víctimas se quejan —y ustedes las han oído aquí— con razón. Desde la experiencia del fiscal, parece una suerte de discriminación pues fíjense que es el número más elevado de víctimas por infracciones penales del país, pero pasan desapercibidas, son invisibles. ¿Por qué son invisibles estas víctimas? Ustedes las han visto aquí y las visibilizan, pero en la realidad viaria que el fiscal vive, y vive en la red que me honro en dirigir, son las víctimas invisibles. ¿Por qué? Porque no hay suficiente conciencia vial seguramente o porque no se ve tanto el delito aquí como en otras figuras de delito, porque no acaba de verse seguramente un suficiente reproche moral a estos comportamientos, una suficiente conciencia y, por tanto, las cubre el manto de la invisibilidad. Fíjense que eso se produce a pesar de que ya las penas son muy elevadas, es decir, ya por un accidente con más de cinco fallecidos puede haber nueve años de prisión. Aun así, la situación de las víctimas de accidentes sigue siendo la misma: no reciben atención en ninguna de las instancias institucionales que les deben atender. Hago autocrítica como fiscal también, porque el fiscal no viene aquí sino a contar la realidad de las cosas y no a resaltar sus aciertos, por el contrario, uno aprende de aquellas cosas que están todavía por resolver, y esta es una principalísima. Por eso, muy recientemente he elaborado un dictamen dirigido a los fiscales delegados y un oficio dirigido a las policías de tráfico. ¿Para qué? Primero, para que, como digo textualmente en el dictamen —el dictamen lo tienen en Internet, Dictamen 1/2021, del fiscal de Sala de Seguridad Vial, y que gracias a Dios tiene una buena difusión, porque uno lo que busca es el bien y la concienciación con estos documentos jurídicos—, y me salgo un poco del guion estrictamente jurídico, no solo se evite su victimización, sino para sacarlas del anonimato burocrático, darles voz, compartir su dolor y los recuerdos de los seres queridos que ya no están, si es que desean hacerlo. No pueden ser meros nombres o firmas en las comparecencias o actuaciones procedimentales pues, insisto en la idea, las tragedias derivadas de los accidentes no son números, sino personas individuales. Tienen derecho a que su relato y pretensiones sean, personal y efectivamente, oídos y respondidos, deben tener ese derecho a ser oídos por las instituciones. Muchas veces, fíjense, al ser oídos por la institución experimentan un alivio, no sé si lo han notado. Yo lo noto en la praxis diaria procesal cuando en mi oficina recibo a todas las víctimas que me lo piden, las que puedo. Su relato personal es lo que más me ha movido y motivado en seguridad vial. Son las que de verdad tienen legitimidad, las que de verdad pueden convocar a la sociedad, las que de verdad pueden salir de su anonimato y llamarnos a los demás a nuevos planteamientos, nuevas iniciativas y un mayor esfuerzo en las respuestas que demos. Pues bien, en este dictamen que he mandado a los fiscales digo que tienen todos que comunicar a las víctimas del territorio que pueden ser oídas por el fiscal, todas tienen ese derecho a ser oídas por el fiscal. Ya les diré que es un paso muy grande este de ser oídas en el procedimiento. Hablamos del procedimiento, pero en este caso deben ser oídas por el fiscal. En este dictamen de 2021, que, insisto, se encuentra en Internet, y en un oficio que he mandado consecutivamente a todas las policías de tráfico del país, indico que hay que empezar por respetar sus derechos. Además de este profundo derecho moral de ser oído, que yo creo que es lo más importante, que el proceso sea un consuelo, no un sufrimiento. Para las víctimas el proceso es un sufrimiento añadido. Tratemos de que sea un consuelo. Había una ministra francesa, Rachida Dati, que hace muchos años hizo una guía poética, diría yo, en la que decía que la víctima tiene que contar su relato del padre o del hijo perdido, que lo debe contar, tiene derecho a que se recuerde al que no está allí presente en el proceso. Y como decía, en este documento, desde su comparecencia ante las policías, ya planteo o indico a las diferentes policías de tráfico del país que les informen de sus derechos, y además de sus derechos de información y participación en el proceso, que participen también en el proceso, que tengan plena participación. Por ejemplo, no es infrecuente que haya un accidente de tráfico de gravedad, de entidad, y la víctima y su abogado no sepan cuál es el juzgado que tramita el procedimiento, y haya un tiempo, hasta que lo conozcan o sean convocados, en el que no tengan contacto con el juzgado que tramita su procedimiento. Tienen derecho a que se les informe de inmediato para poder participar de inmediato también en el procedimiento, que se les informe de los recursos asistenciales con que se cuenta, que sepan cuáles son, que se conecte con las oficinas de atención a las víctimas. Ya aquí en Madrid, por ejemplo, la fiscal delegada ha planteado iniciativas en este sentido, que tengan selectivamente —porque las oficinas no dan de sí para todo— una presencia y un contacto en esos momentos de sufrimiento, de dolor, o en el momento oportuno, que tengan esa atención asistencial, psicológica o moral, como les digo, que es lo primero.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 14

En segundo lugar, el dictamen y el oficio al que he hecho referencia, que está recién emitido, tiene un segundo objetivo. Hay derechos morales y hay derechos resarcitorios que van a veces muy unidos con una indemnización. El padre que ha perdido un hijo y sufre una depresión y ha perdido el trabajo puede tener una terapia que le recupere, y por tanto recupere su trabajo. Cuando el nivel económico es bajo, los económicamente vulnerables —pensemos ahora en un país en crisis— tienen mucho más difícil su situación personal, porque para ellos es mucho más relevante la indemnización económica, que tiene estas connotaciones de paliar sufrimientos o paliar pérdidas de trabajo. Además están en una situación de alguna manera de desigualdad en la negociación con las compañías de seguros fuera del proceso penal.

He de decirles que el dictamen va también orientado a aplicar la Ley Orgánica 2/2019, que se aprobó por este Parlamento y que está interpretada por una reciente sentencia del Tribunal Supremo de 22 de julio de 2020. ¿Qué ocurrió? Como saben bien ustedes en 2015 se despenalizaron los juicios de faltas, en los cuales las víctimas tenían un informe forense y tenían un atestado. Con todo ello podían negociar con las compañías de seguros y había también una respuesta penal. ¿Qué ocurrió con esa despenalización y con el cambio de conceptos de imprudencia leve por menos grave? Que se produjo una gran despenalización, no hay apenas proceso penal, hay poco proceso penal. Los juzgados archivan los procedimientos salvo que se trate de fallecimientos, lesiones muy graves o delitos de conducción en Estado de embriaguez, que ya son delitos con resultados lesivos. Un gran número de imprudencias graves con graves resultados para las víctimas se archivan en los juzgados, y las policías no levantan atestado porque se archivan. Hay una pescadilla, entre comillas, que se muerde la cola. La reforma operada por la Ley Orgánica 2/2019 ha venido con esta intención de que haya más tutela penal en el tráfico, una tutela penal proporcionada, y al mismo tiempo que haya más proceso penal, en el cual las víctimas estén más protegidas. La sentencia del Tribunal Supremo 421/2020 dice en definitiva: cuando hay indicio de infracción grave hay que tramitar un procedimiento penal, hay que oír a la víctima, hay que iniciar una investigación, hay que investigar.

Además, las praxis han sido muy distintas en todos los territorios. Por eso he mandado un oficio a todas las policías del país con los criterios por los que hay que levantar atestado, para tratar de evitar que una maniobra idéntica sea generadora de atestados en un territorio y en otro no, que en un territorio haya un procedimiento penal en que las víctimas pueden obtener una reparación moral y económica y en otro no. Es decir, para ofrecer también seguridad jurídica a todos, a las víctimas y a la negociación que entablan con las compañías aseguradoras y con los abogados. De manera que el comienzo es, con las víctimas de accidentes de tráfico, tratar de proteger sus derechos morales y resarcitorios. Son el escalón débil de los que vienen aquí, y aquí casi todo está por hacer. Yo, que llevo ya dieciséis años, diré que casi todo está por hacer en la realidad diaria para las víctimas de accidentes de tráfico.

En este mismo capítulo de las víctimas de accidentes de tráfico quiero decirles que trabajo con una doble iniciativa de proyectos o propuestas. Trabajo en un protocolo con la Dirección General de Seguros, compañías aseguradoras, Consejo General de la Abogacía, víctimas de accidentes de tráfico, Consorcio de Compensación de Seguros. Como les digo, trabajo y les anuncio un proyecto en que la Fiscalía está trabajando y que les presentaré cuando lo tengamos ultimado —se lo contaré, porque desde ahora me comprometo a venir más asiduamente a esta Comisión—, un protocolo para que, aparte de esta indicación que he dado a las policías de activar los procedimientos y los atestados, estas instrucciones se complementen con un acuerdo de todos para eliminar las malas praxis y consolidar las buenas praxis. Los seguros mueven unos 5000 millones de euros en el país, y la idea es que sea un circuito económico transparente, y que el dinero vaya donde tiene que ir, que los conceptos sean los que legalmente están previstos y vayan a los profesionales a los que tienen que ir, y que sobre todo vayan a las víctimas en las cantidades que legalmente les corresponden. Con ello complementaríamos desde la perspectiva de la Fiscalía —insisto en que está casi todo o una gran parte por hacer— el principio de centralidad de las víctimas, su desarrollo y la tutela que merecen.

Hay un segundo proyecto que también les anuncio aquí y que engarza con el documento de 19 de junio de 2019, *Marco para la política europea en materia de seguridad vial*. Dice la Unión Europea: una atención eficaz tras un accidente, incluido un transporte rápido al centro adecuado, por parte del personal cualificado, reduce las consecuencias de las lesiones sufridas. Distintas investigaciones indican que disminuir de veinticinco a quince minutos el tiempo entre el accidente y la llegada de los servicios médicos de urgencia podría reducir las muertes en una tercera parte. Fíjense en el dato que da la Unión Europea. Si reducimos de veinticinco a quince minutos —son solo diez minutos, porque se habla de las medias europeas— la llegada de los servicios médicos de urgencia reducimos un tercio las muertes. Fíjense la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 15

relevancia que tiene esta atención inmediata en los accidentes. Saben ustedes que a un accidente van las ambulancias, las policías, los bomberos, cuando hay que hacer un rescate, y las grúas. Hay una serie de servicios que acuden en ese momento, a ese momento vital, la *golden hour*, la hora de oro, el minuto de oro, y en ese momento inicial tan decisivo salvamos vidas. La Fiscalía trabaja en un proyecto —lo anuncio en este momento y ya les daré cuenta del mismo— de coordinación con la Dirección General de Tráfico, con las policías, con los servicios sanitarios, bomberos, médicos, para que logremos esta rebaja que dice la Unión Europea y, por tanto, evitemos incrementar el número —uno a uno, ya que son personas— de personas que pierden la vida en estos momentos iniciales.

Para evitar que se incremente el número de víctimas hay estrategias de educación y de prevención: estrategias educativas y preventivas. En las estrategias educativas, la Fiscalía colabora en foros de educación vial. En nuestro país quien imparte realmente la educación vial, como saben ustedes que están en esta Comisión, son las policías locales. En los colegios se imparte poca, alguna, pero debería haber bastante más. Hay muchos valores en los que educar, por supuesto, en conciencia medioambiental e igualdad de género, pero hay poca educación vial, en general —así se lo digo—, salvo en algunos centros. En educación vial es clave la que se recibe en los primeros años de la vida, pero también en la vida en general, porque hay que estar continuamente educándose hasta la tercera edad, donde nos tendremos que reeducar en la tercera edad en las normas viales de manera diferente. Trabajamos en proyectos educativos. Quizá es el momento de plantear —por qué no normativizar— que haya una comisión provincial de coordinación de recursos educativos. ¿Quién tiene competencias? El Estado, la DGT, las comunidades autónomas y los ayuntamientos. ¿Y si hubiera una comisión provincial —podría ser— que coordinase esos recursos educativos y los proyectara a autoescuelas, que son un centro formativo de primer orden? La educación es la clave; eso lo tenemos claro. En el proceso penal aparecen como acusados personas que no han sido debidamente educadas. De alguna manera es un fracaso educativo, lo dicen los penalistas, y de ahí en que insista en esta estrategia de educación a la que antes hacía referencia.

Las estrategias de prevención se proyectan, como saben ustedes muy bien, tanto sobre el vehículo como sobre la vía. Las claves, como bien saben, son: el conductor, el usuario de las vías, los vehículos y las vías por las que se circula. En la prevención no nos podemos olvidar de ninguno de estos ámbitos. La educación actúa sobre el conductor y las normas sancionatorias también. Las normas penales, las más rigurosas, también actúan sobre él con el fin de la prevención general que tienen las normas penales, pero también de prevención especial, porque en el proceso penal nuestra principal finalidad también es la reeducación del infractor para su vuelta a la legalidad. Pero junto al usuario de la vía, están el vehículo y las vías públicas.

Sobre el vehículo hay un documento europeo al que he hecho referencia y que les he leído. Este documento hay que releerlo continuamente, porque es el último trabajo de la Unión Europea, pone el dedo en la llaga y maneja cifras muy precisas, muy exactas, que son encuestas medias de todos los países. Por ejemplo, dice que los vehículos de más altas prestaciones tecnológicas tienen un riesgo un 68% menor de sufrir una lesión de seguridad vial, y que el reglamento sobre seguridad general de los vehículos —lo conocen ustedes muy bien—, acordado en 2019, prevé que en 2022 todos los vehículos que se fabriquen habrán de tener sistemas ADAS tecnológicos de auxilio al conductor. Cuando se aplique este reglamento salvará al menos 7300 vidas y evitará 38900 lesiones graves hasta 2030. Pero hay que ser sinceros, en este país tenemos un parque envejecido, con 12,3 años de media, y esta es la realidad. Por un lado, están los deseos, a lo que hay que tender y luchar, pero contamos con un parque móvil envejecido, que es una fuente de riesgos. Los vehículos antiguos —un porcentaje alto, las cifras no son muy precisas, de vehículos que no pasan la ITV por el estado del vehículo y sus condiciones técnicas— son fuente de siniestralidad. En algún caso hemos iniciado procedimientos penales frente a algún empresario que inducía u obligaba a los trabajadores a utilizar vehículos en pésimas condiciones, jugándose la vida, en supuestos de explotación laboral. Esta es la vertiente penal, que es el último recurso siempre para los comportamientos más graves, pero el estado del vehículo —seguro que se lo han planteado ustedes en esta Comisión— es una estrategia principalísima. En cuanto al estado del vehículo la Fiscalía propuso en su momento, y se aceptó —conectando el estado del vehículo con la reeducación en el ámbito penal—, una regla de conducta: suspender la ejecución de la pena de prisión a cambio de instalar un sistema alcolock. Esto ya está en el Código Penal, artículo 518, y la Fiscalía pretende ampliar aún más esta regla. Hay que introducir las tecnologías en el proceso penal para que sea un elemento de recuperación y de reeducación del infractor. En este momento estamos elaborando la memoria para mejorar la fórmula

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 16

normativa e introducir, como regla de conducta para evitar los ingresos en prisión, las tecnologías de la conducción en las que trabaja y a las que tiende toda Europa.

Y no me olvido en absoluto de las vías públicas. Las vías públicas también están citadas en este documento que nos tenemos todos que leer. Yo me lo releo continuamente para que no se me olvide dónde están las prioridades y en qué hay que trabajar, cada uno con las iniciativas que, según su competencia, le corresponden. Dice que se calcula que las infraestructuras viales y los alrededores de las carreteras son un factor que contribuye a más de un 30 % de accidentes de tráfico. La visión global —en esta Comisión seguro que la tienen— y los datos son de la Unión Europea, que les aseguro que tiene muy buenos expertos —el Consejo Consultivo de Transporte y encuestadores de primer orden— y dan cifras medias de un 30 %. En nuestro país quizá tengamos una buena red, pero en lo que se debe trabajar más es en el mantenimiento, en la conservación, en la señalización. Ustedes son usuarios de las vías públicas, como yo. Ahora hemos podido viajar menos, por desgracia, pero recuperaremos a buen seguro la movilidad e iremos por las carreteras, por las autovías, por las autopistas, pero también por las carreteras provinciales y comarcales. Ustedes han ido y saben en qué estado se encuentran algunas y conocen los deterioros. Hay un porcentaje de ocasiones en que cuestiones de mantenimiento y de señalización explican la siniestralidad. En los accidentes de tráfico también indagamos estas cuestiones y vemos que están relacionadas con la siniestralidad. La Fiscalía hace un seguimiento de los TCA, los llamados puntos negros, y en ocasiones hemos iniciado diligencias de investigación penales muy selectivamente.

Les anuncio que en el mes de junio voy a elaborar un dictamen para fiscales y un oficio para las policías en referencia al delito contemplado en el artículo 385.2 del Código Penal, que es generar riesgos para la circulación no restableciendo la seguridad de la vía cuando hay obligación de hacerlo. Es un delito con escasa aplicación, y voy a impulsar su aplicación medida. Pero, sobre todo, este dictamen y este oficio a las policías va a ir acompañado de la prevención, de una mejora en el catálogo de TCA, puntos negros, y un esfuerzo por parte de todas las autoridades coordinadas, ya sean locales, provinciales o de las diputaciones —saben ustedes que las vías públicas tienen distintas titularidades— o incluso de las confederaciones hidrográficas. Hay supuestos en los que hay una cierta inseguridad por no conocer quién es el titular y, por tanto, el obligado al mantenimiento de la carretera; en determinadas provincias hemos vivido algunos casos de ese tipo. Así pues, este dictamen servirá para una medida de respuesta penal y, sobre todo, para impulsar la toma en consideración de la importancia de que contemos con un buen estado de las vías públicas, pues son de todos y también tienen que cuidarlas los ciudadanos. Hay que formarse también en saber, como dicen los expertos, leer la carretera, leer la vía pública, conocerla y cuidarla, y, particularmente, las administraciones que están encargadas de ellas.

Como el tiempo se nos va pasando, si me permiten, voy a terminar hablando de la memoria. Parte de estas propuestas están en la memoria, que pueden consultar en [fiscal.es](http://fiscal.es). Parte de estas iniciativas las tienen ahí, aunque algunas otras están en otros documentos, pero todas en [fiscal.es](http://fiscal.es). Sobre la memoria de este año, que aún no he elevado a la Fiscalía General del Estado y, por tanto, solo les puedo apuntar algunas líneas, les hablo de que la seguridad vial ha cambiado profundamente, ya no es la seguridad vial. Y se preguntarán qué dice el fiscal de seguridad vial. Desde 2019 también es movilidad sostenible. Por tanto, soy fiscal de seguridad vial y movilidad sostenible. El concepto ha cambiado profundamente y los planteamientos también. Ya no son las normas viales, las sanciones solo, es bastante más. Se ha enriquecido y se ha convertido en parte de una estrategia más amplia, que es la Estrategia de movilidad. La prueba la tienen ustedes en el proyecto de reforma de la Ley de seguridad vial, que seguro que conocen, porque ya está en el Congreso. Ya hay preceptos como, por ejemplo, en el que se atribuye al Estado la formación de ciclistas en movilidad sostenible. El usuario de la vía está obligado, como decía antes, a respetar los bienes, la vida y el medio ambiente. Surge una infracción, la relativa a la circulación en zonas de emisiones no reducidas. Es decir, las normas de seguridad vial se transforman o, mejor, se tiñen de componentes de la movilidad sostenible. Una prueba expresiva de lo que digo es el Real Decreto 970/2020. Saben ustedes que desde el 11 de mayo la velocidad se limita a 30 kilómetros —excelente medida, porque va en esa dirección de la movilidad sostenible— en todas las vías de un único carril por sentido de circulación. Por tanto, la mayoría de vías urbanas van a estar a limitadas a 30 kilómetros por hora. ¿Por qué? ¿Para reducir la siniestralidad? Por supuesto, pero ¿para qué más? Para mejorar en lo que se refiere a la presencia de peatones y ciclistas y para evitar la contaminación. Por tanto, ya no es solo el orden externo, tan necesario, sino también otros componentes, que continuamente van ganando presencia en las estrategias europeas y, por tanto, en las estrategias españolas.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 17

Se acaba de aprobar en el Congreso la ley de cambio climático, que habla de facilitar la presencia de peatones y ciclistas, de movilidad sostenible, aparte de la consideración de las estrategias de descarbonización y ciclo de los gases de efecto invernadero. En el anteproyecto de ley de movilidad urbana sostenible y financiación de los transportes, que está en consulta pública, del que hacemos un seguimiento y colaboramos en él, también se habla, por ejemplo, de homogeneizar la normativa, y terminaré haciendo una alusión a esta cuestión, sobre ciclistas y peatones, al tiempo que se habla también del nuevo diseño de la ciudad, así como del principio de intermodalidad en los transportes, del que seguramente que ustedes también han oído hablar. Se va a un nuevo modelo de ciudad, la llamada ciudad de lo intangible, que no solamente es centro productor de mercancías, sino también de valores, cuidado y solidaridad. ¿Y a qué nos obliga todo esto? Seguro que ustedes tienen conexión con la Comisión de Transportes. En la Unión Europea hay un comisario de Transportes —no de seguridad vial—, con una estrategia de intermodalidad en los transportes. Ahora se ha visto la unión entre el ferrocarril, el tráfico aéreo, el marítimo, por carretera y en la ciudad, todos íntimamente unidos, como la movilidad y la lucha por defender el medio ambiente. Decía que seguro que ustedes tienen conexión con la Comisión de Transportes, deben estar intercomunicados, y hay proyectos en este momento, como el anteproyecto en consulta de la ley de movilidad urbana sostenible y financiación del transporte, que también coinciden con este proyecto de reforma de la Ley de seguridad vial. El fiscal también tiene que adecuarse a estos planteamientos, la nueva figura fiscal también debe adecuarse a estos planteamientos a los que estoy haciendo referencia. Por eso, este año voy a hacer una propuesta sobre la ley de seguridad vial o la ley de movilidad sostenible, ya sea una u otra, porque están coincidiendo en las materias que se van a regular —si leen la consulta pública, lo verán—, ya que son muy similares las cuestiones que se abordan en esta Comisión y las que están abordando sus compañeros de la Comisión de Transportes. ¿Qué planteo? La Ley de Seguridad Vial ha quedado obsoleta en este sentido. Casi todos sus preceptos del Título II, artículos 10 a 52, normas de comportamiento en la circulación, se refieren a los vehículos de motor, y muy pocos a peatones y ciclistas, y ninguno a vehículos de movilidad personal, por ejemplo. Se necesita sistematizar las normas sobre esos colectivos que ahora son esenciales en el nuevo diseño de ciudad, se necesita que tengan presencia normativa, un régimen normativo, y no estar sin preceptos acertados o aislados. Se requiere que estén sistematizados e incluidos en este cuerpo legal o en este proyecto de ley de financiación y movilidad sostenible.

Por último, las ordenanzas municipales son las que ahora regulan estos temas, como saben ustedes. Son referentes a vehículos de movilidad personal, a si se lleva seguro y casco, a cómo se circula y sobre peatones. ¡Cuidado! Las ordenanzas tienen que someterse a la legislación estatal, que tiene competencias exclusivas sobre esta regulación. Así pues, veo imprescindible que en una ley o en otra se aborde una homogeneización de la normativa sobre ciclistas, peatones y vehículos de movilidad personal que ofrezca seguridad jurídica y se complemente con las ordenanzas, porque los ayuntamientos tienen su autonomía, según el artículo 140 de la Constitución, y aquella normativa estatal básica mejorará, a buen seguro, la seguridad vial y la movilidad sostenible.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Vargas. Sabemos que usted podría continuar toda la tarde contándonos sus experiencias y propuestas, que son muchas, pero, como usted decía, con toda seguridad que tendremos otras oportunidades.

Pasamos al turno de los portavoces, para que formulen sus preguntas y reflexiones. Saben que hemos acordado que en esta comparecencia el tiempo para cada grupo son cinco minutos, en lugar de tres, con un poco más de generosidad por parte de la Presidencia.

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

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente. Voy a ser breve, no voy a emplear los cinco minutos.

Le agradezco, señor Vargas, su extensa explicación sobre todos los casos que tiene que investigar como fiscal.

Ha dicho que las víctimas de tráfico acostumbran a ser víctimas invisibles, y la cuestión es por qué no se les da más visibilidad. Vivimos en un país en el que todavía tenemos miedo a la multa, no a la consecuencia de conducir mal, o sea, muchas veces nos abrochamos el cinturón cuando vemos a un policía, no cuando salimos de casa. Quizá lo que se tendría que investigar, tal como dice usted que todo está por hacer, es la causa, por qué nos cuesta tanto cumplir las normas, cuando sabemos que cumplirlas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 18

salva vidas, y no las cumplimos para salvar vidas, sino para que no nos quiten puntos o para que no nos pongan una multa. ¿Cómo se tendría que concienciar desde edades tempranas de que una buena conducción o una buena educación vial nos puede permitir llegar a ser mayores, y, en cambio, si conducimos bajo los efectos del alcohol, de las drogas, sin abrocharnos el cinturón, sin un casco o con un móvil podemos tener un accidente en el que no solo podemos morir nosotros, sino que además nos convertiremos en asesinos de otras personas? ¿Qué tendríamos que hacer para educar desde edades tempranas, tanto en familia como a alumnos o a niños pequeños en la escuela? Creo que esta sería la solución, para evitar las causas de estos accidentes.

Gracias.

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

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

Muchas gracias, señor Vargas, por esta exposición, que me ha hecho cambiar en gran medida la línea de esta intervención.

Antes una previa. VOX condena todo tipo de amenaza a todos los partidos. Es la primera vez que escucho aquí una condena a una amenaza, y nosotros nos sumamos a la condena de cualquier amenaza que se haga a cualquier partido. VOX las condena, cosa que no ha pasado aquí. Llevamos años sufriendo no solo amenazas, sino que las únicas que se han llevado a ejecución y que han regado la sangre de España en el País Vasco, en Cataluña y recientemente aquí, en Madrid, son las de la sangre de los votantes y simpatizantes de VOX. No tendremos respuesta de forma recíproca, pero la nuestra está ahí.

Me centro en el tema, señor Vargas. Yo pertenezco a un colectivo de víctimas del terrorismo y, cuando le he oído hablar de las víctimas, me he acordado de ese casi cincuenta por ciento de víctimas del terrorismo que no han tenido la ocasión de ver juzgados a sus asesinos y se han quedado con la herida abierta, puesto que, como digo, no han podido ver a ese asesino sentado en un banquillo. Supongo que una víctima de tráfico tendrá esa misma sensación cuando ve que no se puede detener a aquel. Quisiera saber si tienen estadísticas sobre víctimas de accidentes de tráfico en relación con las cuales finalmente no se da con quien ha causado esa muerte. Desconozco si disponen de esas estadísticas, y, si no se tienen, me gustaría saber si se están poniendo los suficientes recursos para seguir hasta las últimas consecuencias e identificar al que ha causado el accidente. Como usted bien dice, cuando se alargan los tiempos judiciales es un problema porque se victimiza, es un problema añadido al dolor de esas familias que, por ejemplo, han perdido a su hijo cuando se tienen que meter en un proceso judicial que se alarga y se hace eterno. Creo que usted habrá detectado qué medios hacen falta en la Administración para que esos tiempos se acorten, y no se propicie victimizar a las víctimas, a las familias, que ya tienen suficiente con haber perdido a un ser querido en un accidente de tráfico.

Sabe usted que ante un accidente de tráfico los primeros en acudir son los sanitarios y la Guardia Civil, de la que no se ha hablado sobre la problemática que tiene en referencia a los medios para llevar a cabo un atestado. Por ejemplo, en la mayoría de los casos solo va un guardia civil, uno nada más, que luego además tiene que informar a la familia. El guardia civil es el que tiene que abrir el atestado y en algunos casos incluso han tenido que poner —la semana pasada hablaba con algunos— sus propios drones para tomar fotos aéreas para determinar las causas del accidente. Sabe usted que la Guardia Civil de Tráfico es la que más accidentes y muertes sufre. Sin embargo, los recursos que tienen son mínimos y de muy escasa calidad. Realmente, son los que velan por la seguridad de las carreteras y tendríamos que preocuparnos por ellos. No sé si usted tiene información acerca de si se está dotando de suficientes medios a la Guardia Civil para llevar a cabo los atestados y la investigación de los accidentes que se producen.

Como bien ha dicho usted, si se redujera el tiempo de atención de veinticinco a quince minutos, se evitaría una tercera parte de las muertes. Dicho en frío, parecen solo cifras, pero —permítanme la expresión— eso es brutal, es una barbaridad, y es una pena que no podamos invertir muchos más medios para lograr precisamente una atención sanitaria mucho más rápida. En vez de tener helicópteros para atemorizar a los conductores por multarlos, quizá sería mejor tener helicópteros para llegar más rápidamente y resultar más eficaces a la hora de salvar vidas. Dotar de medios a los sanitarios es una cuestión muy importante.

Coincido con usted, como bien dijo en una entrevista, en que contra la siniestralidad la respuesta penal debería ser lo último. Ha puesto usted el énfasis en la formación, la educación, el estado de las vías y el estado de los vehículos, y nosotros estamos totalmente de acuerdo; le instamos a que desde su

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 19

posición siga manteniendo precisamente ese criterio, que también siempre hemos mantenido desde VOX. Aunque se nos escucha poco y se nos hace poco caso, mantener ese criterio, como usted ha expresado hoy aquí, salvará vidas.

Muchísimas gracias.

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

Por el Grupo Popular tiene la palabra la señora Moro.

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

Muchas gracias, señor fiscal. Es un placer volver a verle aquí, trabajando juntos por la seguridad vial. Los miembros de esta Comisión y de la Comisión de Justicia pasamos largas horas trabajando por una reforma que demandaban las víctimas, que venían clamando en el desierto, y precisamente nos centramos en algunas de esas a las que usted se ha referido, como los ciclistas y sus familias, de lo que hablaré un poquito dentro del escaso tiempo que tengo.

Como siempre, las comparecencias del fiscal de Sala de Seguridad Vial son muy interesantes y muy densas, y, por tanto, se podría hablar de muchas cuestiones. Es evidente que hoy nos trae aquí fundamentalmente esa Estrategia de seguridad vial, y voy a comenzar por una de las últimas cosas que usted ha dicho, porque me preocupa mucho, y usted la ha planteado. Parece mentira que en un momento en el que la seguridad vial y la movilidad sostenible forman parte ya de un todo, sin embargo, nos encontremos con una estructura gubernamental que nos lleva a dos leyes separadas, reiterativas en algunos casos, con lagunas y sin conectividad entre ambas, y he querido entender que usted también lo ha visto así, y es una pena. Esta misma Comisión era antes también de movilidad, y ahora es de seguridad vial, como si se pudieran seccionar tan fácilmente estas cuestiones. En este sentido, y siguiendo la memoria de la fiscalía y los dictámenes —usted también lo ha dicho—, dentro de esa estrategia, efectivamente, nos preocupan los nuevos riesgos, el nuevo panorama, especialmente en las zonas urbanas, aunque no solo, y, en ellas, la multiplicación de los vehículos, para los que no estaban pensadas las vías, que no pueden modificarse fácilmente. Usted lo ha puesto de manifiesto y yo también lo tenía para preguntárselo. ¿Qué vamos a hacer con esos vehículos de movilidad personal? He creído entenderle que usted aboga por que, efectivamente, no lo dejemos todo en manos de las ordenanzas municipales, que hemos de tener un marco normativo, porque va a llegar un momento en que sea más que la ley de la selva la que se preconice en el ámbito urbano. Si puede decirnos algo más al respecto, se lo agradecería.

También en las memorias y en distintas intervenciones usted ha puesto de manifiesto su preocupación por algo que yo vincularía con la responsabilidad individual y que usted también ha vinculado con la educación y la prevención. Claro, no podemos parar el mundo, no podemos parar las nuevas tecnologías y las *apps* que detectan y llaman la atención o alertan sobre controles de tráfico de todo tipo —además de radares, alertan de controles de alcoholemia, drogas, etcétera— evidentemente son una preocupación. ¿Qué le parece? ¿Qué debería figurar en ambas leyes o en una ley integral sobre seguridad vial y movilidad sostenible del siglo XXI?

Por otra parte, y no es un tema nuevo, sino casi permanente, y escuchamos distintas opiniones, acerca de quienes van en esos vehículos más vulnerables a los que me he referido antes, quienes van en patinete o en vehículos de movilidad personal, como son los ciclistas, ¿cómo le parece que debemos regular la utilización del casco? ¿Casco obligatorio para todo uso y en todo lugar respecto a los ciclistas, sí o no? Efectivamente, con independencia de su propia responsabilidad personal, son personas que en esta selva se encuentran en una situación mucho más complicada.

Vinculado no tanto con la estrategia, sino con lo que hemos hecho y lo que usted ha detallado en este amplio dictamen, que, por mi parte, sigo estudiando para ver cómo se recogen muchas de las reformas que se han hecho en los últimos tiempos, comenzaba mencionando la reforma que hicimos del Código Penal, y hace poco tiempo tuvimos la comparecencia de los representantes de la Mesa Española de la Bicicleta, que nos ponían de manifiesto que había sido un avance esa reforma, pero que en este momento tenían la sensación de que desde la fiscalía se estaban dando determinadas instrucciones que frenaban y determinaban el archivo de muchos de estos procedimientos, hasta el punto de plantearnos la posibilidad de revisar una reforma. A título particular, yo soy de las que piensan que la vida no se arregla con el Código Penal y me preocupa que muchas veces sea lo que se utilice para agilizar la respuesta o dar mayores garantías a las víctimas. Creo que hay que utilizar otros instrumentos y que el Código Penal debe ser el último recurso, pero es verdad que es bueno que conozcamos, al margen de lo que ya nos están planteando las sentencias del Tribunal Supremo y sus dictámenes e instrucciones, si esa reforma ha funcionado o no.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 20

Me quedan cuestiones sobre las que quería preguntar, pero, por terminar, le diré que nos llamó la atención una propuesta que hizo un fiscal al que yo respeto mucho, el fiscal jefe de Salamanca, Juan José Pereña, y que usted recogió en su memoria, sobre la señalización —permítame la expresión para ser más rápidos— con una M de los mayores. Las estadísticas que nosotros conocemos no justifican una medida que determine una visibilización discriminatoria de las personas mayores. ¿Nos puede decir, por tanto, qué llevó a hacer una propuesta como esta?, porque yo sé de la sensatez, el rigor y la preocupación por la seguridad vial del fiscal jefe de Salamanca.

Muchísimas gracias por su comparecencia, y seguiremos hablando.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Pérez Abellás.

El señor **PÉREZ ABELLÁS**: Gracias, señor presidente.

Quisiera hacer una previa y matizar al señor Alcaraz que las víctimas no solamente son de...

El señor **PRESIDENTE**: No, este tema ya está sustanciado; no hay debate. (**Protestas**). Ya se pronunció su portavoz al comienzo, y no hay debate sobre este asunto. Vaya a la cuestión, por favor.

El señor **PÉREZ ABELLÁS**: Gracias, señor presidente.

Gracias, señor fiscal, en nombre de mi grupo político, el Grupo Parlamentario Socialista, por su comparecencia y las reflexiones expuestas hoy en esta Comisión. Permítame que ponga en valor su labor al frente de la Fiscalía como fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, así como también la labor de los fiscales provinciales o fiscales delegados, que tuvieron un comportamiento ejemplar durante el estado de alarma y con los que mantiene usted una estrecha colaboración, colaboración que también ellos mantienen con la Dirección General de Tráfico, y, como muestra, su colaboración en la reforma del Código Penal. Su actividad como fiscal de Sala es muy exhaustiva, y también la de los fiscales delegados, reflejada en la memoria fiscal a la que usted hizo alusión antes, por lo que remito a sus señorías a leerla en lo que concierne a seguridad vial, porque es muy interesante.

En sus múltiples declaraciones y actuaciones ante las asociaciones de víctimas de tráfico siempre ha mostrado un gran talante y mesura, con citas diversas, como de filósofos como Ortega y Gasset, o aludiendo tanto a valores religiosos como a valores éticos, lo que le honra como servidor público; asociaciones de tráfico —decía— de las que usted es un firme defensor, a las que les da un papel central y esencial con su labor informativa y pedagógica y para las que desde la fiscalía trata de poner en marcha el proyecto de integrarlas en las oficinas de atención a víctimas de los partidos judiciales.

También compartimos con usted en mi grupo su visión positiva del proceso penal en cuanto a que este debe tener un fin educativo más que punitivo. De ahí su idea de que, en caso de cumplimiento de una pena por delito de seguridad vial, esta sea de trabajos en beneficio de la comunidad, pues considera que tiene un componente reeducador y de concienciación mucho más efectivo que la multa, que, en sus palabras, podríamos resumir en recuperar al infractor para la legalidad. En muchos de sus escritos y manifestaciones reitera una reflexión de gran calado para la seguridad vial: el camino de la pedagogía, de la educación social y de un nuevo modelo de derecho penal.

Compartimos también otra reflexión que otros comparecientes en esta misma Comisión han subrayado, y es que el examen del permiso de conducir es mucho más relevante de lo que piensa la sociedad y aquí no lo damos la importancia que tiene en otros países. Como dije antes, en la sección de seguridad vial de la memoria se recogen propuestas a poner en marcha o que ya se han iniciado en el año anterior, como, por ejemplo, la creación de una secretaría de Estado con competencias en todo lo que se refiere a seguridad vial. Igualmente, se recoge que la movilidad sostenible debe formar parte de la educación en seguridad vial, así como la perspectiva de género en seguridad vial, los criterios de derivación a la vía penal en los controles de drogas, la creación de un supervisor especializado independiente de seguros y su propuesta de la nueva figura de fiscal de sala de seguridad en transportes y movilidad sostenible. No voy a entrar en los datos estadísticos reflejados en dicha memoria por razón de tiempo, pero he de destacar que reflejan con claridad la eficacia y celeridad de la respuesta penal, los procedimientos incoados por delitos contra la seguridad vial, los escritos de acusación y sentencias y una mención especial a los juicios rápidos.

Para terminar, quisiera compartir con usted dos reflexiones y conocer su opinión al respecto. El envejecimiento masivo de la población, en general, y de la conductora, en particular, en España es un hecho. Tenemos en torno a cuatro millones de conductores mayores de sesenta y cinco años, de los que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 21

en mi comunidad, la gallega, estarían 330 000 y en la provincia de Ourense, por la que soy diputado, en torno a 46 000, lo que supone un 15% de la población. En mi provincia, aparte de un mayor índice de envejecimiento, se da una mayor dependencia del vehículo particular por la dispersión poblacional y la ausencia de medios de transporte alternativos. Es posible extrapolar estos datos a otras provincias y por eso le pregunto: ¿Es posible la conexión de los centros de reconocimiento de conductores o centros psicotécnicos, que, aunque son centros privados, tienen autorización sanitaria y control por parte de la DGT, a los registros médicos de cada comunidad autónoma? Actualmente ciertas patologías, como demencias en fase inicial, apneas, enfermedades psiquiátricas, tratamientos oncológicos o adicciones al alcohol u otras drogas, son imposibles de detectar en estos controles. En Galicia acceden ya limitadamente al registro médico electrónico las farmacias y los pediátricos dependientes de la Xunta de Galicia, que son establecimientos totalmente privados.

Y como última cuestión, para terminar: ¿Sería posible introducir la metadona y las benzodiazepinas de nuevo como familias de sustancias que den positivo en los controles de drogas? Actualmente no dan positivo. Si están prescritas y controladas, se archivarían las sanciones, pero así se podría sancionar la automedicación de los ansiolíticos y su consumo por encima de lo recetado, aspecto controlable por los informes enviados desde los laboratorios, que establecen qué cantidad y en qué sustancia se ha dado positivo indiciariamente en carretera.

Por supuesto, habría muchas más cuestiones que podríamos plantear, pero, por razón de tiempo, es imposible hacerlo ahora. Reitero el apoyo y la disposición de mi grupo político en el trabajo que está llevando a cabo la fiscalía en el tema de la seguridad vial y nuestro agradecimiento por su comparecencia.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Abellás.

Para concluir la comparecencia, contestar y añadir alguna cuestión que haya quedado en el tintero en su primera intervención, el señor Vargas tiene la palabra.

El señor **VARGAS CABRERA** (fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial): Gracias. Contestaré muy brevemente.

A la primera interviniente, de Esquerra Republicana, le diré que comparto su reflexión. El ideal por el que todos luchamos es el de actuar por convicción, no por temor. Es un problema de educación en la familia y en el colegio. El proyecto de reforma de la Ley de seguridad vial contempla cursos de conducción eficiente y segura que van en esa dirección. El que voluntariamente se apunta a cursos de conducción eficiente y segura gana puntos, se le bonifica con ellos. Es como premiar al que tiene una actitud positiva. No es la imposición de cursos porque se han perdido los puntos. Hay un reflejo de su pensamiento que comparto plenamente; es un ideal por el que debemos actuar siempre, y ojalá que lo consiguiéramos. Esa es la reflexión: no por miedo sino por convicción. Cuando se actúe por convicción será cuando realmente se dará un paso adelante decisivo.

El representante de VOX se ha referido a víctimas del terrorismo. Tengo un artículo de Reyes Mate que decía, hablando de seguridad vial, que así como el terrorismo en sí merece un gran reproche, y no se puede comparar con la seguridad vial, no me entiendan mal, en cambio en estos delitos no hay ningún reproche. ¿Por qué? Porque el reproche que suscita el acto terrorista está en la conciencia, que está muy formada en la censura ética. Y lo contraponía justamente a la seguridad vial. Aquí no se suscita un reproche ético. Permítame que le haga esa reflexión al hilo de lo que usted decía. Respecto a las fotos del accidente, le diré que, generalmente, se identifican. Son muy pocos los que se sustraen, porque hay una investigación muy exhaustiva por parte de las policías de Tráfico. Basta con que solo haya un resto del vehículo para identificar al autor. En algún caso no se identifica, pero son muy pocos. En cuanto a los tiempos de tramitación, pues sí, son más de los que quisiéramos. ¿Cuál es la solución? Le soy sincero, en el ministerio fiscal tenemos unas plantillas muy cortas de fiscales, de jueces, de funcionarios. Son muy cortas. Es una realidad. Con ellas tenemos que hacer todo lo que podamos. Nuestra actitud es hacerlo. ¿También la hay en la Guardia Civil? Pues también. Ahora bien, la voluntad y el tesón que tienen yo no los discuto, porque llevo trabajando con la Agrupación de Tráfico desde hace muchos años, ni la profesionalidad ni el rigor, igual que el de los Mossos d'Esquadra, de la Ertzaintza, de la Policía Foral de Navarra, con los que trabajo, y de las policías locales. Faltan plantillas, pero he captado estos años una actitud de conciencia para hacer todo lo posible.

A continuación, en cuanto a la señora Moro, se ha referido usted a los tiempos de llegar al accidente, de veinticinco a quince minutos, y decía usted que se invirtiera más tiempo en eso que en helicópteros. Los drones son clave para un factor de siniestralidad que es letal, que es la velocidad. La velocidad mata.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 22

Un tercio largo de los fallecidos son por exceso de velocidad. Se lo digo por la praxis diaria. Es necesaria toda esa inversión en radares, en drones, siempre que se ajusten a la ley y con todas las garantías. Recientemente, ha salido la ICT/155 que refuerza las garantías de la metrología, que es una ciencia muy compleja y muy poco conocida. Todos los países utilizan esos recursos, los radares, esa vigilancia de la velocidad. El país número uno es Inglaterra, con seis mil radares, y el nuestro tiene mil y pico. Fíjense qué cifras tenemos, pero con respeto a sus opiniones, por supuesto. María Jesús, nos conocemos, hemos trabajado juntos en esta ley. Esta ley ha dado lugar a este dictamen, y la sentencia del Tribunal Supremo, la 420/2020, de unificación de doctrina, es la clave del dictamen, porque ha dado un mandato a los juzgados, a las policías y a nosotros de incoar procedimiento. No se pueden archivar procedimientos. ¿Qué pasa? Que habiendo indicio de una imprudencia grave y un resultado lesivo, no se incoan procedimientos ni se levantan atestados consecutivamente, con lo cual ni hay respuesta penal, tutela penal, ni hay atención a las víctimas. Por tanto, mi dictamen no es sino consecuencia de esta sentencia y la sentencia consecuencia de la reforma en la que trabajamos juntos, y lo recuerdo perfectamente. ¿Qué ocurre con esta escisión entre la Comisión de Seguridad Vial y la Comisión de Transportes? Es cierto que en Europa se funciona con el comisario de Transportes, no hay comisario de Seguridad Vial. Yo creo que ese es el modelo a seguir, pero no soy quién para hacer observaciones sobre cómo funciona el Parlamento. Seguro que también tienen con sus compañeros de Transportes una comunicación personal. Por mi experiencia en la fiscalía, lo más importante es la comunicación personal, es cuando funciona y fluye. Miren, también está la fiscalía que se encarga del medio ambiente, todo está interrelacionado, y cuando hay buena conexión todo funciona. Aquí seguro que la hay o la habrá, para que tengan comunicación y conexión con la Comisión de Transportes. Ahora todo está ya muy unificado, ya no hay seguridad vial solo, hay movilidad segura, sostenible, protección del medio ambiente, un modelo de ciudad, etcétera. También hablábamos del marco normativo de las ordenanzas. Los ayuntamientos tienen unas competencias que deben ejercer y las ejercen, que tienen su autonomía y que tienen sus ordenanzas, que, por supuesto, deben ejercer, pero en mi opinión debe haber una normativa básica y mínima estatal sobre esta materia. Esa es mi opinión y la expondré este año en la memoria. **(La señora vicepresidenta, García López, ocupa la Presidencia).**

En cuanto a las *apps* y las sanciones, sobre las que también hablaba María Jesús, que está muy documentada, como siempre, mandé un oficio a la Policía de tráfico, en cuanto a que había *apps* que obstaculizan los controles de alcohol y drogas, que son esenciales para la seguridad. El control salva vidas. Si una persona va embriagada y la paran, se evita que se mate ella, su familia o terceras personas. Es decir, los controles son educativos y son preventivos. Las *apps* que dicen dónde están los controles o los apuntan terminan con los controles y obstaculizan las potestades esenciales de vigilancia del tráfico, que son por el bien de todos. La Policía hace tareas de investigación de delitos de todavía mucha más entidad, pero en la seguridad vial son conductas muy graves. Desde luego, la fiscalía está examinando la posibilidad de una tipificación bien en la Ley de seguridad ciudadana, podría ser una infracción, o bien en la propia Ley de seguridad vial, porque obstaculizan potestades que la Ley de seguridad vial confiere a las policías para la vigilancia del tráfico. Vigilar el tráfico, en contra de lo que algunos piensan, no es algo negativo; se vigila a las personas que no conducen bien para proteger a los que conducen bien, que son la gran mayoría. Esa supervisión es esencial y, por tanto, lo son también estas facultades de control. Las vías públicas no son particulares, son de todos, y como son de todos hay que supervisar lo que se hace para bien de todos.

Por lo que se refiere al casco obligatorio, es una cuestión entre la que no hay una conformidad, un consenso, entre la propia Unión Europea. Hay distintas estrategias entre diferentes países. ¿El desiderátum? Que todo el mundo llevara el casco, es evidente. Médicamente sí que está comprobado que el casco reduce la siniestralidad. Los informes médicos sobre muchas lesiones craneales y muchas lesiones en ciclistas apuntan en esa dirección. ¿Normativizarlo? Ya es otra cuestión. Sí comparto que médicamente hay razones y sería un ideal a conseguir.

A continuación, se han referido a los archivos que se producían en el caso de ciclistas. Es verdad, y lo acabo de decir en el dictamen que he elaborado y en el oficio que he mandado, que hay una praxis de archivo que viene de antiguo por la despenalización de archivos. Archivo de imprudencias graves es cuando no hay una lesión muy grave o muy muy grave, la lesión no es tan grave, o un fallecimiento, o un delito de peligro previo y la praxis es el archivo. Hay que tener en cuenta que los juzgados de Instrucción están muy sobrecargados también; están muy sobrecargados también por lo que decíamos, las escasas plantillas, se creó esa inercia y romperla no es fácil, pero, desde luego, el oficio que se manda a los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 23

policías de Tráfico lo siguen siempre, los atestados se van a levantar y, además, los fiscales delegados van a hacer un esfuerzo con los fiscales de los juzgados. En Madrid hay treinta y cuatro juzgados de Instrucción y cada fiscal lleva un juzgado. El fiscal delegado deberá estar en conexión con los fiscales adscritos para que les manden antes los atestados, se los estudien, que son muchísimos, y diga: Este atestado merece un procedimiento. ¿Que el juez lo archiva? Se recurre. Todo eso está en el dictamen que les he mandado. La Fiscalía va a hacer un esfuerzo en este sentido para revertir esos archivos y para que haya una tutela penal proporcionada y siempre, María Jesús, casuística y valorativa del caso concreto. Por supuesto, no todo es infracción penal; hemos dicho que el derecho penal es la última respuesta. Por lo que se refiere al fiscal jefe de Salamanca, la propuesta no se ha entendido bien tampoco. Él lo planteaba junto con otras muchas medidas sobre la tercera edad, y lo planteaba como algo pedagógico, no como para señalar peyorativamente a la tercera edad, en absoluto. En ese sentido, y como bien dice, conociendo a Juan José Pereña, que es fiscal jefe, y tiene una implicación y un compromiso muy alto en seguridad vial, lo dijo con esa intención.

Al representante del Partido Socialista quiero agradecerle el homenaje al hablar de los fiscales delegados. Mi gran aval son mis compañeros, los ochenta que están en el día a día, que, además de seguridad vial, llevan juicios por asesinatos, jurados, algunos violencia de género y, además, seguridad vial. No sé de dónde sacan el tiempo, pero lo sacan, por conciencia, por motivación, porque oyen a las víctimas, como yo, y hacen todos los esfuerzos, a veces, con su tiempo libre. Esa es la red que me honro en dirigir. Esa es la verdad. ¡No es que se optimicen recursos, es que no sé de dónde sacan el tiempo! Yo estoy aquí y saco todo el tiempo, pero ellos están con multitud de servicios, juzgados de guardia, juicios. La Fiscalía está en muchos campos en los que antes no estaba, en consumidores y usuarios, violencia de género, medio ambiente, discapacitados, menores; por cierto, menores discapacitados que son esenciales en la movilidad y en la seguridad vial. De eso no he hablado, pero es el elemento por cuidar y a proteger particularmente.

En cuanto a los TBC, por supuesto la misión de la Fiscalía es que sean penas reeducadoras, y los trabajos en beneficio de la comunidad desde luego que lo son. Es cierto que el permiso de conducir todavía se ve como una mercancía: vamos a conseguir el permiso de conducir, como quien va a comprar otra cosa; y, a veces, los hijos le piden al padre dinero para el permiso de conducir. Esa cultura hay que cambiarla; es importantísimo. Uno se va a Alemania y se da cuenta de lo que cuesta sacar el permiso de conducir, de lo rigurosos que son y en la comprobación de las condiciones que se mantienen o no en la renovación.

Es algo muy interesante también lo que ha dicho sobre Galicia y las condiciones psicofísicas, que las he olvidado; lo tenía apuntado, pero no me ha dado tiempo en la media hora. Son claves las condiciones psicofísicas para conducir. Dice la ley que no se puede conducir cuando se pierden las condiciones psicofísicas. Todos las podemos perder, y hay que estar en condiciones para conducir. Fíjense, conducir es una actividad muy delicada, tienen que estar funcionando todas las capacidades de visualización, atención, captación, en un tráfico rápido, complejo, ver las señales, y todo eso requiere unas condiciones psicofísicas que se pueden perder. Ahí tenemos mucho que hacer. La Fiscalía hizo una propuesta el año pasado, que está en la memoria, en el sentido, primero, de que los propios médicos pudieran informar a la DGT y también a la Seguridad Social de las incapacidades laborales de profesionales, cuando menos informar a la DGT. Hicimos una propuesta siempre con el respeto a la Ley de protección de datos; y no lo hicimos, pero asumo la que plantean, que los propios centros de reconocimiento de conductores tuvieran también esa conexión o coordinación. Los centros tienen un problema de dotación de medios; los hay excelentes y hay otros que no tienen suficientes plantillas, no hay suficientes reconocimientos, y lo saben bien todos ustedes, son esenciales. Fíjense, la salud para conducir es lo que se ventila en los centros de reconocimiento de conductores. Con la reforma en tramitación de la Ley de seguridad vial, la DGT ha adquirido facultad de inspección de esos centros, que antes se dudaba si era de las comunidades autónomas o de la DGT, y es un buen primer paso en esa dirección. Desde luego, ahí hay muchísimo que hacer. Hay una cifra negra de siniestralidad derivada de la falta de condiciones psicofísicas; y es muy difícil después averiguarlo cuando, además, el conductor ha fallecido, en salidas de la calzada, etcétera. Ha habido algunas pruebas —con esto termino— hechas por equipos de oftalmólogos en torno a los déficits en la capacidad visual. Hay un porcentaje muy alto de conductores que no se hacen revisiones de sus facultades visuales. Examinémonos nuestras facultades visuales a ver cómo las tenemos, porque son esenciales para la conducción. Han llegado a la conclusión de que hay porcentajes muy altos de conductores que, sin que ellos lo sepan, no tienen las capacidades visuales para conducir, sobre todo de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 376

26 de abril de 2021

Pág. 24

noche. A lo mejor alguno nota que de noche es más complicado o difícil porque no están bien sus facultades visuales. Por eso, comparto plenamente lo que ha dicho.

Con esto termino, con mi agradecimiento a todos ustedes y mi disposición a seguir colaborando con la Comisión para lo que me necesiten en cualquier iniciativa. A partir de ahora me comprometo a tener un contacto mucho más estrecho con todos ustedes. Gracias por su implicación también en seguridad vial y por su interés; gracias a la presidenta y, por supuesto, a Enrique Arnaldo, al que conozco de esta casa de toda la vida y gran profesional, así que mi gratitud por estar con él, con el gran jurista.

Gracias, presidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchísimas gracias. La verdad es que ha sido un placer escucharle, fiscal, y agradecerle toda su intervención y todas las preguntas que ha contestado amablemente. Ojalá podamos verle muchas más veces por esta Comisión, que seguro que nos ayudará a seguir entendiendo su trabajo y todo lo que realizan, que no es poco.

Muchas gracias a todos y a todas.

Se levanta la sesión.

**Eran las seis y veinte minutos de la tarde.**

cve: DSCD-14-CO-376