CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2021 | XIV LEGISLATURA | Núm. 500 | Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

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

Sesión núm. 16

celebrada el jueves 7 de octubre de 2021

Página

ORDEN DEL DÍA:

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

— Del señor presidente de UNO Logística (Aranda Manzano). (Número de expediente 219/000603) 2

— Del señor director técnico de la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica, Aedive (Del Río Hernández). (Número de expediente 219/000604) 9

— Del señor presidente del Foro de Nuevas Tecnologías en el Transporte, ITS España (De la Rica Castedo). (Número de expediente 219/000605) 17

cve: DSCD-14-CO-500

Se abre la sesión a las once de la mañana.

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 UNO LOGÍSTICA (ARANDA MANZANO). (Número de expediente 219/000603).

El señor **PRESIDENTE:** Buenos días, señorías. Vamos a iniciar una nueva sesión de la Comisión, en la que daremos la palabra y escucharemos a tres nuevas organizaciones, dentro del programa de trabajo que estamos desarrollando con ocasión de la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030. Les recuerdo, señores portavoces, que al finalizar la sesión tendremos una breve reunión de la Mesa y portavoces para fijar el orden del día de la siguiente reunión.

Recibimos, en primer lugar, a la organización empresarial UNO Logística, que agrupa a las empresas que diseñan, organizan, gestionan y controlan los procesos de una o varias fases de la cadena de suministros, entre otras muchas cosas. Su presidente es don Francisco Aranda Manzano —que es además vicepresidente de CEIM-CEOE— y tiene la palabra por un tiempo de quince minutos. Muchas gracias por su asistencia. Cuando usted quiera.

El señor **PRESIDENTE DE UNO LOGÍSTICA** (Aranda Manzano): Buenos días, presidente y miembros de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados. Quisiera, en primer lugar, agradecerles a todos ustedes la invitación a comparecer en esta sesión para ofrecerles mi visión en calidad de presidente de UNO Logística a ustedes, que tan magnífica labor desarrollan en sus funciones en el Legislativo en lo que a la seguridad vial en España se refiere. Me parece un acierto que se apoyen ustedes para tal propósito en la sociedad civil, en este caso en la patronal española de logística y transporte, como voz de las empresas del sector al que represento. Nuestra organización representa los intereses de las empresas que forman parte de la cadena de suministro: operadores logísticos, empresas de paquetería, *courier* nacionales e internacionales, transporte, almacenaje, empaquetado final, carga aérea y movilidad urbana. Formamos parte de la CEOE y contamos con más de trescientas empresas asociadas que apuestan por una máxima principal en el desarrollo de su actividad, que es innovar para responder a una demanda creciente y cambiante, utilizando las nuevas tecnologías para poder ganar en eficiencia, para lo cual necesitamos un marco de seguridad jurídica y de competencia leal, es decir, que todas las empresas podamos trabajar bajo las mismas reglas.

Entre nuestros asociados se encuentran grandes empresas nacionales e internacionales que representan una elevada cuota de mercado, tanto en facturación como en volumen de envíos y en personal contratado. Junto a estas, también hay pequeñas y medianas empresas que surgen desde la especialización, aportando ventajas competitivas y rentabilizando nichos de mercado que surgen cada día en esta espectacular transformación de la demanda que estamos viviendo. Es un placer, por lo tanto, ofrecer mi visión como presidente de nuestra organización empresarial sobre los retos que tenemos por delante en materia de seguridad vial, uno de los aspectos estratégicos para nuestras compañías.

Permítanme que previamente contextualice mi intervención en el marco de esta espectacular transformación que está viviendo nuestro sector empresarial. Vivimos una realidad que está reinventándose muy rápidamente y, por ello, nuestras empresas lanzan casi cada día en abierto ideas, productos o servicios que están en fase de consolidarse para hacer frente a la nueva demanda surgida tras el COVID-19, situación ante la cual la seguridad de nuestros trabajadores siempre es un aspecto fundamental. El sector de la logística y el transporte, la cadena de suministro, es sinónimo de empleo y generación de riqueza. Como todos ustedes saben, ha sido esencial durante la pandemia y ha ayudado a poder superar un confinamiento que, sin la labor de nuestras empresas y trabajadores, hubiera sido aún mucho más duro. Es un sector que supone ya el 6 % del PIB y que emplea a más de 950 000 personas, concretamente esta semana —según los datos oficiales del SEPE— el sector ya emplea a 954 635 trabajadores y ha creado en el último mes el 10,5 % de los nuevos empleos, es decir, de los 70 000 nuevos afiliados, 6300 representan a nuestro sector.

Desde el punto de vista de la seguridad vial —un aspecto que venimos siguiendo con mucha atención—, nuestro sector se ha visto involucrado en el 16 % de los accidentes que hubo en el año 2019, según los últimos datos publicados por la Dirección General de Tráfico. La seguridad vial es un elemento fundamental en las estrategias de nuestras empresas por motivos sociales, ya que se trata de la vida de las personas,

cve: DSCD-14-CO-500

que sin duda es lo más importante; pero también se trata de un concepto empresarial, ya que la reducción de accidentes incide directamente en la mejora de la competitividad de nuestras empresas.

Tanto a nivel de operativa como de seguridad vial, diferenciamos en nuestro sector dos ámbitos de actuación en lo que se refiere al transporte vial. El primero es el transporte de larga distancia. Son desplazamientos que se corresponden con el llamado transporte pesado, generalmente en vehículos de gran tonelaje, que están sujetos al uso del tacógrafo, con lo cual tienen muy controlados los tiempos de conducción y descanso, midiéndose en todo momento la velocidad a la que circula el vehículo, etcétera. Y, por otro lado, tenemos la DUM, la distribución urbana de mercancías, la cual se corresponde con todos los desplazamientos urbanos e interurbanos entre municipios, para los cuales tenemos diferentes tipos de vehículos: furgonetas, motocicletas, bicis, patinetes, etcétera, y que tienen una convivencia mucho más próxima al día a día del resto de la sociedad porque desarrollan su labor en nuestros municipios, muy cerca de cada uno de nosotros.

Como se imaginarán, las acciones a acometer en materia de seguridad vial son muy distintas en cada una de estas tipologías de desplazamiento. Desde la patronal que presido vemos necesario en el área de las carreteras, de la larga distancia, que los conductores profesionales se sometan a un reconocimiento médico anual con el objetivo de que puedan asegurarse que se encuentran en las condiciones adecuadas para desarrollar su profesión. Asimismo, y con el fin de reducir los accidentes en carretera y evitar el consumo de alcohol y drogas, creemos conveniente que las empresas podamos someter a nuestros profesionales a controles aleatorios y que puedan introducir también el Alcoholock o dispositivo de bloqueo de arranque por alcohol. Para la seguridad de este tipo de transporte es fundamental contar con una buena red viaria y la puesta en marcha de áreas de estacionamiento o de descanso seguras y protegidas para camiones, así como la necesidad de modernizar el parque móvil financiando la sustitución de vehículos antiguos por otros más actuales que cuenten con mejores dispositivos de seguridad. Aquí ganamos todos. Estas peticiones las venimos haciendo ya al Ministerio de Transportes, y recientemente hemos visto cómo —por ejemplo, en la tormenta Filomena— es absolutamente imprescindible que se haga un esfuerzo en esta mejora de las infraestructuras para garantizar el descanso digno de nuestros transportistas y, por lo tanto, su seguridad.

La formación en seguridad vial, con los cursos de obtención y renovación del llamado CAP y la realización de campañas de concienciación dirigidas a los profesionales del sector, es otro de los factores en los que creemos que habría que profundizar. En ese sentido, me gustaría señalar la necesidad de poner en marcha mecanismos que permitan la recuperación de puntos con ocasión de la renovación del CAP. Al mismo tiempo, también me gustaría incorporar en su agenda de asuntos el déficit que tenemos de transportistas en España. Nos faltan en este momento entre 10 000 y 15 000 profesionales. Hemos solicitado al Ministerio de Transportes un plan de fomento de esta actividad que pase por financiar la formación —que, por cierto, puede llegar a costar hasta 6000 euros en España— y clarificar el proceso de obtención de los títulos habilitadores de esta profesión.

Con respecto a la distribución urbana de mercancías —que se ha puesto muy de moda, pues el auge del comercio electrónico ha exigido un aumento de esta actividad de forma muy rápida—, tiene mucho más impacto visual y social, pues todos vemos cómo los repartidores vienen día a día a nuestras casas o a los diferentes establecimientos comerciales que pueblan nuestros municipios. La irrupción del comercio electrónico en nuestras vidas es probablemente el factor de cambio más importante en las ciudades del futuro que debemos de construir entre todos. Nuestro modelo actual de ciudad no sirve, tenemos que construir otro mucho más flexible y dinámico y, en ese otro modelo, nuestro sector va a ser uno de los actores más importantes debido a que la labor que realizamos se ha convertido en absolutamente esencial e intensiva. El *e-commerce* creció el año pasado un 30 % y llegó a alcanzar incrementos del 50 % en los primeros meses de la pandemia, lo que ha hecho que el sector evolucione en solo seis meses lo que estaba previsto para los próximos cinco o seis años. Para que nos podamos hacer una idea, son 646 millones de envíos los que se entregaron el año pasado.

Si en el anterior punto —es decir, las carreteras— la seguridad vial posee una gran relevancia, en la distribución urbana de mercancías tiene aún más, pues el conductor está trabajando rodeado de muchos más peligros, ya que convive en el día a día de las ciudades con el resto del tráfico, peatones, bicicletas, patinetes, semáforos, regulaciones, pasos de peatones, carriles bici y un largo etcétera que seguramente todos conocen ya. Para mejorar la seguridad vial de la distribución urbana de mercancías venimos trabajando durante los últimos años para abordar diversas medidas y estamos en contacto permanente con la Dirección General de Tráfico, cuya labor es, a nuestro juicio, muy válida y me gustaría ponerla en valor. Como en el caso del transporte pesado, la renovación de flotas es un aspecto muy importante, pues los nuevos vehículos tienen medidas de seguridad de las que no disponían hace cinco o siete años. Por lo

cve: DSCD-14-CO-500

tanto, no solo por el tema medioambiental, del que tanto se habla y que tanto nos preocupa, sino que también por seguridad es muy importante financiar la renovación de la flota desde las administraciones públicas con políticas que aporten seguridad jurídica a aquellos que se tienen que gastar el dinero invirtiendo en nuevas flotas. Las administraciones públicas, a nuestro juicio, deben ser conscientes también de las particularidades de nuestro sector, del estrés que vive el repartidor y de los retos a los que se enfrenta cada día, por eso es importante que se fomente la utilización de nuevas tecnologías para avanzar hacia ciudades más flexibles y que se adapten a la nueva realidad.

En cuanto a las sugerencias o peticiones concretas que hacemos desde el sector, les voy a aportar varias de ellas. Por ejemplo, ¿se imaginan un carril que pueda utilizarse durante determinadas horas exclusivamente para la distribución urbana de mercancías, en función de densidad de tráfico, de hora, etcétera, etcétera, etcétera? Les recuerdo que esta actividad se realiza todos los días del año, de lunes a domingo, haga frío o calor, llueva o no llueva. Otra opción que ponemos encima de la mesa es que la distribución urbana de mercancías también se pueda realizar en algunos casos por las noches, utilizando tecnologías que en este momento permiten que no haya ruidos y, por lo tanto, estos vehículos podrían circular fuera de las horas punta de congestión del tráfico.

Otra medida es que las plazas de carga y descarga se puedan digitalizar y, por lo tanto, podamos medir primero si hay muchas o pocas en nuestras ciudades y, en segundo lugar, optimizar su uso para reducir todos esos vehículos de distribución urbana que vemos muchas veces en doble fila porque, o bien no hay una zona en la que descargar, o bien estaba llena cuando el conductor fue a dicha zona y ya no era viable.

Otra medida es desarrollar normativas y ordenanzas supramunicipales de carácter armonizado. Hemos tenido la oportunidad de reunirnos con muchos alcaldes de nuestros municipios y la creatividad a la hora de poner en marcha medidas no tiene límites. Sin embargo, eso no es eficiente para nuestro sector. Un mismo vehículo puede ser utilizado en rutas que afectan a varios municipios, pero se ve afectado por distintas normativas y restricciones de horarios. La consecuencia, si se armonizaran estas medidas, es que se facilitaría y permitiría realizar la operativa de reparto de la misma forma, independientemente del municipio en que se encuentre. Además, se reduciría el número de vehículos, ya que no se tendrían que segregar rutas según los condicionantes de cada municipio.

Otra de las medidas es crear un plan coordinado de establecimiento de puntos de suministro de combustibles menos contaminantes de acceso público. A nuestro juicio, se debería incrementar la infraestructura de recarga pública, especialmente en las rutas de reparto, para vehículos eléctricos y estaciones de suministro de gas natural, de forma que sean accesibles para los distintos operadores. De esta manera vamos a mejorar la accesibilidad y uso por parte de los distintos operadores, afectando lo menos posible al modo y tiempo de reparto por las desviaciones requeridas para la operación de recarga, lo cual incidirá positivamente en la seguridad vial.

Otra medida es la flexibilización de las restricciones en los horarios de entrega en áreas de protección oficial. El cambio de los hábitos de consumo implica una necesaria flexibilidad por parte de los operadores, cuya capacidad se ve muy mermada en estas áreas debido a la restricción horaria de la actividad. La consecuencia es que, al concentrar el volumen de operaciones en una sola franja muy estrecha, se produce una mayor concentración de vehículos en ese intervalo de tiempo y, por lo tanto, la posibilidad de que se produzcan accidentes crece de manera muy importante.

Otra de las medidas sería la identificación de vehículos que realizan distribución urbana de mercancías. No existe en este momento una acreditación que permita identificar las distintas tipologías de vehículos que participan en esta actividad empresarial. Las actuales tarjetas de transporte no abarcan todas las tipologías de vehículos y servicios. La consecuencia de la imposibilidad de poder identificar estos vehículos es que se impide el conocimiento real de cuántos y qué tipo de vehículos intervienen y a qué actividad principal se dedican, y todo ello afecta negativamente a la seguridad vial.

Estas medidas son algunas de las diez que recogemos en un decálogo de la distribución urbana de mercancías, que hemos elaborado y enviado a los principales ayuntamientos de España. Sabemos que las responsabilidades en esta materia son de los ayuntamientos directamente, pero que hubiera una cierta armonización favorecería nuestra actividad y, por lo tanto, la seguridad de nuestros trabajadores. Para nosotros las ciudades son un lugar de trabajo y no un lugar de ocio. Creo que deberíamos avanzar en esa línea hacia las llamadas *smart cities,* en las que todos podamos convivir mejor, porque nuestro sector avanza a pasos agigantados y suele ser habitual que la legislación vaya detrás de la tecnología y de las soluciones que podemos necesitar. Y les pongo un ejemplo que ya hemos tratado con el ministerio y del que no hemos obtenido todavía una respuesta. Actualmente los vehículos de distribución urbana de

cve: DSCD-14-CO-500

mercancías de 2000 kilos de masa máxima autorizada o menos no necesitan tarjeta de transporte; por lo tanto, son muchas las empresas que los utilizan. Es bien conocido que nos encontramos en un proceso de transformación de la flota a vehículos eléctricos. Pues bien, no encontramos en el mercado furgonetas eléctricas de menos de 2000 kilos de masa máxima autorizada, pues el peso de las baterías hacen que estos vehículos tengan un peso inferior a los 2000 kilos, ya que pesan más con las baterías y, por lo tanto, requieren una tarjeta de transporte. Como se podrán imaginar, las empresas que actualmente no disponen de esa tarjeta y quieren electrificar su flota no pueden porque entonces se verían involucradas en un proceso de obtención de una tarjeta que se vuelve inviable.

Y el último punto para mejorar la seguridad vial, y no menos importante, es la formación y concienciación de los profesionales de nuestro sector. Con este objetivo, en UNO Logística impulsamos hace ya cuatro años una escuela de repartidores premium pionera en Europa, con un programa formativo que cuenta con el respaldo del Ministerio de Transportes, la Dirección General de Tráfico, PONS Seguridad Vial, y que cuenta con la colaboración de Mercedes-Benz. El objetivo de este programa es impulsar las capacidades de los conductores, permitir que puedan conocer el futuro de su profesión y las nuevas regulaciones, al mismo tiempo que adquieren nuevas habilidades operativas y comerciales necesarias, porque ya formamos parte del *marketing* del comercio. Les enseñamos desde aspectos de seguridad vial, planificación de rutas, *marketing* o atención al cliente. Creo que es importante que se ponga el foco en fomentar el uso de nuevas tecnologías porque son una palanca de planificación, y eso influye directamente en nuestra seguridad. Ya les adelanto que la mayoría de nuestras empresas trabajan con *big data* para predecir los comportamientos de los clientes. En distribución urbana de mercancías ya no es suficiente solo con saber conducir, sino que es necesario saber desarrollar una gestión eficiente, técnicas para la mejora de la calidad del servicio y la experiencia del cliente y el manejo de todo tipo de nuevas tecnologías para la movilidad. Además, dentro de este programa, a los alumnos les hacemos vivir situaciones que en la vida real serían fatídicas, como por ejemplo el uso de unas gafas que simulan el consumo de estupefacientes o alcohol y lo que supone para las capacidades de un conductor. También les ofrecemos prácticas de conducción eficiente con simuladores con una tecnología puntera y exclusiva con la que los repartidores optimizan la conducción en un entorno prácticamente real y de conducción en vehículos eléctricos de Mercedes-Benz, que colabora con nosotros. Aprovecho la ocasión, si me lo permiten, para invitarles a ustedes o al presidente de esta Comisión a inaugurar la próxima edición de nuestras escuelas de repartidores, que se celebrará en marzo del año 2022.

Finalmente, otro de los proyectos que también estamos impulsando para profesionalizar la labor del repartidor y hacer visibles la gran cantidad de capacidades que debe poseer es la realización de un proyecto europeo que hemos denominado Last Mile Delivery, en el que, junto con PONS Seguridad Vial y otros socios de otros países de Europa, estamos definiendo una formación profesional para conductores de última milla, de forma que sean unos estudios reglados y comunes a nivel europeo que profesionalicen y ayuden a tener conductores con las máximas competencias que demanda el sector y, dentro de ellas, la seguridad y la prevención de riesgos laborales. Es decir, somos un sector en profunda transformación para mejorar su competitividad y su seguridad. Eso nos está exigiendo un esfuerzo muy importante de inversión a todas las empresas, grandes, pequeñas y medianas. Por ello, si me lo permiten y tienen ustedes influencia en el Gobierno, que seguro que sí, les agradecería que le indicaran que no hay peor momento para incrementarnos la carga fiscal que ahora, porque estamos afrontando un cambio de época muy importante.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Aranda, por su intervención.

Vamos a pasar al turno de portavoces y, en primer lugar, tiene la palabra el señor Sánchez del Real, por el Grupo Parlamentario VOX.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL:** En primer lugar, muchísimas gracias por la síntesis que nos ha hecho de los problemas de todo un sector, en realidad, de dos sectores que conviven sobre las ruedas. Quiero darle en nombre del grupo parlamentario las gracias por el trabajo que hace este gigante invisible, el mundo de la logística, sin el cual nuestros alimentos, nuestros productos, no estarían en su momento en su sitio. Es un debate probablemente interesante el que usted ha marcado, y en parte estamos muy de acuerdo en que hay dos retos. Yo creo que podríamos sintetizarlo en el reto político y el reto tecnológico. El reto político nos preocupa y sabe que somos un grupo que defiende la unificación de la normativa, en la medida de lo posible, dentro del Estado. Hay un episodio reciente en el que lograr poner un megacamión en ruta requería que las propias compañías fueran educadoras de las propias administraciones locales,

cve: DSCD-14-CO-500

que ni siquiera sabían cuáles eran las posibilidades o las limitaciones o sus propias responsabilidades, y había que hablar con veinte o treinta entidades distintas en función de la ruta para ponerlo en marcha. Nos parece que está bien la llamada que usted hace y nosotros la llamada la hacemos propia en el sentido también de entender que las ciudades tienen que ser entes abiertos no solo para los ciudadanos, que no pueden ser entes cerrados con limitaciones y desde luego, nos parece retrógrado determinados cierres de ciudades que se están planteando, que se han planteado y que ahora se replantean. Nos parece que las ciudades tienen que ser abiertas, especialmente en aquello que es esencial, como es la logística. Repito: el gigante silencioso, con muchos pequeños elementos, es el que permite que haya vida en las ciudades. Porque si cerramos las ciudades a los ciudadanos y cerramos las ciudades al reparto, pues difícilmente vamos a tener ciudades. Tendremos unos bonitos desiertos urbanos, como, de hecho, algunos experimentos en esta línea han logrado en algunos países del mundo. Ese reto creo que es esencial, y usted ha sido muy elegante en llamarlo creatividades. A nosotros nos parece que se están produciendo verdaderas barbaridades, como que un camión, cuando sale por la mañana, tenga que pasar en este país —antes llamado España— por dieciséis normativas diferenciadas. Es evidente que eso es una lucha y que esta Comisión tiene que ayudar, y este Parlamento y sobre todo la clase política tenemos que ser capaces de evitar no esa creatividad, sino esa verdadera barbaridad que tenemos en este momento en algo tan esencial como es la alimentación a través de la distribución de productos.

También le digo que la priorización de este gigante silencioso es esencial, porque pareciera que ustedes no votaran. Porque cuando vino el COVID, durante los primeros días, en las primeros cuarenta y ocho horas de la pandemia, en cuanto se abrió el Registro, este grupo empezó a registrar iniciativas y propuestas para que, por ejemplo, los camioneros pudiera parar en ruta, porque a nadie se le había ocurrido que si cerrábamos todo, dejábamos tirados a los camioneros, que son los que nos traen de comer; o el día de Filomena, cuando las autoridades estaban muy preocupadas en ir a los lugares donde había muchos votantes, pero no se preocupaban de limpiar Mercamadrid, que era donde precisamente está la logística.

En cuanto al reto tecnológico, estamos muy en sintonía con ello. Hay algunos políticos —o alguna parte de la clase política— que les están exigiendo a ustedes cosas que la tecnología todavía no provee. Les ponen a ustedes limitaciones y exigencias, de repente nos volvemos todos muy verdes, pero la tecnología va a otro ritmo. Y lo que usted decía de la limitación de los camiones: si encima tienen que ser refrigerados, a temperatura controlada o con frigoríficos, como ocurre con el reparto de mercancías, sea para alimentación o para temas sanitario, es evidente que la tecnología ahora mismo no da. Así que se lo agradezco y le lanzo solamente una pregunta: ¿cuál cree usted que sería la ley o la norma que deberíamos tocar primero? Como si fuera una carta a los Reyes Magos, ¿dígame cuál es el regalo que de verdad necesitan, que deberíamos tocar con máxima prioridad para ayudarles en estos retos que ustedes tienen?

Le pido, por favor —está terminando mi tiempo—, que nos envíe el decálogo. Se lo agradeceremos, porque toda la información que nos envíen será bienvenida.

Muchísimas gracias.

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

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

La señora **GÁZQUEZ COLLADO:** Muchas gracias, presidente, y muchas gracias por la intervención, que ha sido francamente interesante y constructiva.

Ayer navegué un poco para venir más informada y tengo que decirle que tiene que actualizar la página web, porque pone 800 000 empleos y usted acaba de decir que son 950 000. Fíjese, porque yo venía con esa cifra de 800 000 y son 950 000, es casi un millón de los veinte millones de empleados que tiene España en su sector. Es muchísimo, es una cifra altísima.

Con respecto a su intervención, y por llevarlo a lo que nos mueve aquí, que es la Estrategia Española de Seguridad Vial, quería preguntarle cómo lo podemos plasmar. Me voy a ceñir a su intervención respecto a los nuevos hábitos de consumo, las compras *online* y, sobre todo, el tema de la seguridad vial en la zona rural. Muchas veces, las ciudades lo pueden tener un poco más ordenado, pero las compras *online* se ciñen bastante a la zona rural, por motivos obvios, porque, evidentemente, no tienen centros comerciales ni calles alrededor llenas de comercios a los que puedan acudir. Es un tema importante porque son viales que están bastante abandonados y, en muchos casos, no tienen mantenimiento suficiente. Por lo tanto, desde su organización, ¿qué propuestas tienen exactamente para este tipo de reparto?

Siguiendo con su petición dentro de su decálogo, yo no sé si ustedes han propuesto algo para los fondos de recuperación y resiliencia, porque creo que varias de las propuestas de este decálogo podrían

cve: DSCD-14-CO-500

encajar y también, lógicamente, en nuestra propuesta de estrategia. Creo que la digitalización en varios aspectos que ha mencionado —en las plazas de carga y descarga digitalizadas, por ejemplo, o en la identificación de vehículos y servicio—, entraría dentro de esos fondos, y realmente, por lo que representa el sector, tanto en PIB como en trabajadores, merecerían estar ahí, así que les invito. Como saben, nosotros queríamos una agencia que lo supervisara; desde luego, tenemos clarísimos varios puntos estratégicos, pero entiendo que deberían estar ahí sin más tardar.

También tenemos que decirle que nosotros queremos —y lo hemos llevado en proposiciones no de ley, sin éxito por culpa de otros grupos de Gobierno— aumentar los puntos de suministro de recarga. Si realmente queremos y creemos en energías renovables y en su implantación en los vehículos, lógicamente, tendremos que dotarles de estructuras, y los fondos de recuperación serían buenos para ello. En este caso, y volviendo a la Estrategia Española de Seguridad Vial, nosotros, desde luego, apostamos por que el mantenimiento de las infraestructuras sea alto, y entendemos que tiene que estar recogido tanto aquí como, volvemos a lo mismo, en los fondos de recuperación, otra proposición no de ley que llevamos hace dos semanas y que también nos la echaron abajo.

El mantenimiento de las infraestructuras ahora mismo está muy relacionado con lo que usted ha dicho, con los accidentes, porque antes solo se hablaba de si el mantenimiento era deficitario o de si podía ser mejor, pero ahora mismo ya hay estudios que relacionan accidentes con siniestralidad y con mantenimiento de las infraestructuras. En ese sentido, me gustaría saber cómo lo podríamos reflejar en esta estrategia.

En su intervención, también ha sido muy interesante el nuevo modelo de ciudad porque, efectivamente, para ese tipo de actuaciones, entiendo que el urbanismo tiene que estar ligado a la seguridad vial con nuevos tipos de señalización vertical u horizontal o con otra distribución de la ciudad diferente. Todavía hay ciudades que están creciendo y, en ese sentido, estaremos encantados de cualquier aportación que nosotros podamos recoger.

Para acabar —con un poco de benevolencia del presidente—, dentro de los programas que ustedes desarrollan y que hemos visto que francamente son muy interesantes, el Logiverde, que he leído que es un programa de formación y difusión, ¿cómo podríamos reflejarlo en la estrategia? O los aspectos de la seguridad vial que tienen en la zona de mercancías. Todos estos temas en los que trabajan, de prevención de riesgos laborales, que tienen muy elaborados y muy desarrollados, ¿cómo podríamos reflejarlos en la estrategia?

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra la señora González Laso.

La señora **GONZÁLEZ LASO:** Gracias, señor presidente. Señorías, señor Aranda, buenos días.

En primer lugar, permítanme darle la bienvenida, en nombre del Grupo Socialista y en el mío propio, pues creo que resulta imprescindible escuchar la voz de un sector como el de la logística que, como usted ya dijo, es un gran generador de riqueza y empleo que representa el 6 % del producto interior bruto y que, como acaba de recordarnos, aglutina a más de 950 000 personas trabajadoras y mueve más de 5 millones de toneladas al año.

Quiero agradecerle su presencia en la Comisión de Seguridad Vial y que nos dedique una parte de su tiempo para aportar sus opiniones y conocimiento en la elaboración a la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030. Gracias por sus propuestas, que hemos escuchado muy atentamente y de las que hemos tomado buena nota. Sé que la Organización Empresarial de Logística y Transporte, UNO, que usted representa en calidad de presidente, es consciente de la necesidad de colaborar con los actores legislativos en todas las normativas que afectan a su sector. Francamente, pocas habrá que incidan más de lleno en el entorno de la logística que la Estrategia de Seguridad Vial que queremos construir entre todos y que va a estar vigente durante, aproximadamente, una década. Por ello, necesitamos acertar en su redacción final; acertar para que sea útil al objetivo final que nos hemos marcado, que es reducir la tasa de mortalidad en un 50 %.

Señor Aranda, aquí quiero centrar mis preguntas. Una de ellas es referida a los accidentes *in itinere,* pues un 18 % de los accidentes de trabajo mortales son accidentes de tráfico y, de ellos, más del 70 % son *in itinere.* Hay que señalar, además, que el sector servicios tiene la tasa más elevada de este tipo de accidentes. Seguramente, la gestión de los tiempos, las características y la urgencia de los envíos, el estrés y las prisas tendrán algo que ver. Por eso, le pregunto si cree usted que las empresas deberían redoblar aún más sus esfuerzos en la implantación de la cultura preventiva de seguridad vial, con especial atención a los accidentes *in itinere.* A su juicio, ¿cuáles cree que son las dificultades con las que se encuentran las empresas para poner en marcha una cultura preventiva en materia de seguridad vial?

cve: DSCD-14-CO-500

Por último, quería preguntarle cómo valora usted la medida que permitió que fueran dos personas en cabina en los transportes desde el 20 de marzo del año pasado hasta el final de la pandemia.

Nada más y muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señora González Laso.

Para concluir la comparecencia, tiene de nuevo la palabra el señor Aranda.

El señor **PRESIDENTE DE UNO LOGÍSTICA** (Aranda Manzano): Muchas gracias a todos por sus intervenciones.

Voy a responder ordenadamente, según han ido interviniendo ustedes. Efectivamente, para el Grupo Parlamentario VOX el cierre de las ciudades es una circunstancia bastante ridícula; ridícula y, además, ilegal. Hace creo que cinco años, la entonces alcaldesa de la ciudad de Madrid nos anunció un mes antes del Black Friday —nuestro mayor pico de actividad durante todo el año— que iba a cerrar el centro de la ciudad, el centro de Madrid; en concreto, la Gran Vía. Fuimos a hablar con ella y le indicamos que nos parecía una idea que no tenía ningún sentido, que Madrid no podía salir en los periódicos como la única ciudad del mundo sin comercio electrónico ese día, que nos parecía poco acertado para los habitantes, para los vecinos de esas zonas de Madrid y que, por lo menos, se repensara aplicar esa medida en otra fecha. Desgraciadamente, no fuimos capaces de convencerla y siguió adelante con esa medida. Tuvimos que denunciar esta medida en los juzgados. Afortunadamente, nos dieron medidas cautelarísimas e inmediatamente obtuvimos la respuesta de que eso no se podía hacer. Curiosamente, el juez dijo que de esa manera se rompía la unidad de mercado dentro de la ciudad; es decir, que se trataba de forma desigual a los vecinos de una ciudad en función de dónde vivían. Digo esto porque en algunas ciudades de España nos ha sucedido lo mismo; es decir, son los propios vecinos los que llaman al ayuntamiento indicándole que determinadas medidas coercitivas de cierre de calles provocan que no se puedan ofrecer servicios a esos ciudadanos, a esos vecinos. Por lo tanto, esto exige una solución un poquito más sofisticada que cerrar calles.

En este sentido, también me gustaría poner encima de la mesa que nosotros no tenemos nada que decir respecto a los carriles bici que hay en todas las ciudades de nuestro país —que están fenomenal y son maravillosos—, aunque a veces se trata no mucho más que de una raya amarilla que se pone en una acera y que no se sabe muy bien exactamente para qué es, aunque seguramente hay un recorrido de ciclistas enormemente importante. Nosotros nos dedicamos a trabajar en nuestras ciudades todos los días para ofrecer un servicio que nuestros vecinos nos piden, pero no contamos con esos carriles. Tal vez, en ese repensar la ciudad del futuro, tendríamos que plantearnos —por qué no—, además de carriles bicicleta o carriles patines —todo esto que, seguramente, está fenomenal—, un carril para que podamos trabajar y podamos ofrecer nuestro servicio con menos tensión para nuestros trabajadores, teniendo en cuenta que, además, eso es un generador de riqueza y de empleo.

Respecto a la medida estrella que usted me solicita, ¡es que no sabría cuál decirle! Probablemente, la armonización de medidas. Ya sé que es muy complicado, porque las competencias son de los ayuntamientos, pero que hubiera un cierto marco general normativo en el cual se desarrollara cada una de las normas nos daría cierta seguridad jurídica a la hora de hacer inversiones. ¡Es que hoy en día una furgoneta eléctrica cuesta tres veces lo que una furgoneta de combustible tradicional! Es una inversión muy importante y cuando la tiene que hacer un autónomo se lo piensa un poco; y si, además, no tiene la seguridad jurídica de que eso va a continuar y que cuando cambie el ayuntamiento no van a optar por otro tipo de energías, ¡echa mucho para atrás al que tiene que hacer esa inversión!

La digitalización de las zonas de carga y descarga es algo relativamente sencillo. Todos nuestros trabajadores, todos nuestros repartidores llevan ya un aparato electrónico. Es relativamente sencillo, es una simple *app* y consiste simplemente en planificar el día anterior en qué horarios va a utilizar la zona de carga y descarga. Son medidas muy fáciles de poner en marcha, pero se necesita voluntad política.

Respecto a la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, en las propuestas de infraestructuras en el reparto al medio rural nosotros no diferenciamos entre medio rural o medio urbano. Nuestros clientes son todos iguales: los que viven en Madrid, los que viven en una gran ciudad, o los que viven en una ciudad pequeña o en una ciudad mediana; les damos servicio a todos ellos. Cuanto mejor estén las infraestructuras, mayor seguridad tendrán nuestros trabajadores. Creemos que ese mantenimiento de las infraestructuras debería estar implantado dentro de los Presupuestos Generales del Estado. Desde luego, no nos parece adecuado que nuestras empresas tengan también que cargar con el mantenimiento de esas vías.

Respecto a las infraestructuras de recarga, yo puedo afirmar que hay compañías que tienen vehículos eléctricos en sus garajes sin utilizar porque no hay infraestructuras, y, desgraciadamente, todos nuestros

cve: DSCD-14-CO-500

repartidores no viven en un chalet donde puedan tener un recargador. Algunas empresas han tenido que hacer inversiones y, sin embargo, no pueden rentabilizarlas porque, insisto, no existe infraestructura de recarga.

Hemos planteado a los fondos europeos algunos proyectos que van en la línea de digitalización y de mejora de las energías hacia energías más verdes, pero todavía no tenemos ninguna respuesta. Esperemos que haya alguna que sea afirmativa y podamos utilizar esos recursos para lo que realmente dicen que son: una transformación estructural del modelo productivo.

Respecto a las indicaciones de la portavoz del Grupo Socialista, no puedo estar más de acuerdo. Lo fundamental es la cultura preventiva. Es decir, antes de que se produzcan los accidentes, antes de que se produzcan los problemas, lo importante es introducir esa cultura preventiva en las empresas y en los trabajadores —insisto— por dos motivos: en primer lugar, por lo más importante, que son las vidas; y en segundo lugar, porque es un elemento de competitividad. Nosotros estamos tan concienciados con este tema que somos uno de los sectores que tiene un Plan de Prevención de Riesgos Laborales; creo que vamos por la cuarta o quinta edición del Plan de Prevención de Riesgos Laborales.

Creemos que la Estrategia de Seguridad Vial es una herramienta fundamental para mejorar la seguridad y la salud de nuestros trabajadores, y nos parece muy bien la medida de que vayan dos personas en cabina, que se implantó —como usted muy bien ha comentado— hace algunos meses.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchísimas gracias, señor Aranda, por su comparecencia; tendremos, seguramente, ocasión de poder compartir otros momentos. Le reitero el agradecimiento de toda la Comisión por estar esta mañana con nosotros.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE DE UNO LOGÍSTICA** (Aranda Manzano): Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a suspender cinco minutos, señorías, para despedir al compareciente y recibir al próximo. **(Pausa).**

— DEL SEÑOR DIRECTOR TÉCNICO DE LA ASOCIACIÓN EMPRESARIAL PARA EL DESARROLLO E IMPULSO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA, AEDIVE (DEL RÍO HERNÁNDEZ). (Número de expediente 219/000604).

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, vamos a reiniciar la sesión de la Comisión, aprovechando que el compareciente ha sido más que puntual. Así vamos ganando un poco de tiempo, que siempre andamos apresurados.

Aedive es la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica, una asociación creada en el año 2010 que forma parte de asociaciones nacionales e internacionales como referente en movilidad eléctrica. En su nombre, comparece don Rafael del Río Hernández, que es su director técnico desde el año 2016. Señor Del Río, cuando usted quiera.

El señor **DIRECTOR TÉCNICO DE LA ASOCIACIÓN EMPRESARIAL PARA EL DESARROLLO E IMPULSO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA, AEDIVE** (Del Río Hernández): Muchas gracias, señor presidente. Señorías, buenos días.

Como han dicho, mi nombre es Rafael del Río. En primer lugar, quiero agradecer la oportunidad que se nos ha dado de participar en esta Comisión. Soy director técnico de Aedive. Como igualmente se ha dicho, es una asociación de empresas que engloba toda la cadena de valor —desde las minas de litio hasta los usuarios— industrial, tecnológica y de servicios de la movilidad eléctrica en España y Portugal. En ella trabajamos con las administraciones públicas, la industria, las empresas, los profesionales y la sociedad en general. Promovemos el vehículo eléctrico y su ecosistema, intentando, sobre todo, derribar las barreras de desconocimiento en torno al sector. Colaboramos en el desarrollo normativo regulatorio, en programas, en planes de incentivos destinados a la electrificación, etcétera. Para ello ponemos a disposición de quien lo necesite —y aquí me ofrezco— el conocimiento tecnológico y de mercado que permita acelerar la llegada de la descarbonización.

Me voy a permitir, con su permiso, una licencia. Antes de entrar en la materia que nos ocupa, y estando de actualidad el precio de la electricidad, voy a rogarles que me permitan explicarles por qué la movilidad eléctrica es mucho más que movilidad sostenible. Es bien sabido que este tipo de transporte no emite gases cuando se mueve y con el *mix* energético actual, con cerca del 70 % de la electricidad libre de emisiones de

cve: DSCD-14-CO-500

dióxido de carbono, tiene unas ventajas evidentes. Igualmente, este porcentaje sube a medida que van ascendiendo los objetivos de plazo para generación con fuentes renovables. Sin embargo, hay una parte del vehículo eléctrico que es muy poco conocida, y es que puede interactuar con el sistema eléctrico, almacenando grandes cantidades de energía. Lo que hay dentro de la batería es electricidad almacenada, y lo que se consume en los hogares y las empresas es igualmente electricidad. La energía que no se usa para movilidad puede utilizarse para consumirse en el hogar o las empresas, sacándola de la batería. Estos la pueden devolver a nivel local, fomentando el autoconsumo, o incluso actuar como agentes del mercado, dentro de agregadores virtuales, facilitando la generación distribuida, la integración de renovables y permitiendo que baje el precio mayorista, que creo que es algo que nos preocupa a todos. Esto, dicho así, puede sonar un poco vacuo, así que vamos a ponerle números. La batería media de un coche de los que se venden ahora es de 45 kilovatios/hora. Según el JRC europeo, el ciudadano medio europeo hace 50 kilómetros; el vehículo eléctrico medio, en esos 50 kilómetros, gasta 8 kilovatios; quedan 37 sin usar. El consumo medio de un hogar en España son 12 kilovatios; por lo tanto, una batería cargada de noche a precio nocturno da de sobra para alimentar un hogar, además de para permitir la movilidad diaria.

Hoy, sin embargo, permitida la licencia —muchas gracias—, no he venido a hablar de bondades medioambientales y energéticas de la movilidad eléctrica, sino de su aportación al concepto de seguridad vial. A lo largo de toda la cadena de valor estamos inmersos en una revolución industrial, tecnológica y de servicios en la automoción y en la movilidad que está enfocada hacia un vehículo que será eléctrico, conectado, compartido y autónomo. Estos cuatro conceptos están estrechamente relacionados con el de la seguridad vial, tal y como pretendo trasladarles hoy. Comenzaré diciendo que el vehículo eléctrico pacifica al conductor. Circular a alta velocidad o con una conducción agresiva con acelerones y frenadas bruscas influye mucho más en el consumo que cuando se utiliza un vehículo convencional de combustión. Por lo tanto, en la mano del que está al volante queda tener más autonomía de la especificada —que no es muy difícil de conseguir— o tener mucho menos de la mitad —que también es fácil de conseguir si uno conduce de la manera que he dicho—. Exceder en carretera los límites de velocidad añade tiempo de carga, incluso puede hacer necesaria una parada adicional. Por lo tanto, en los viajes con eléctrico no se llega antes por correr más.

En la ciudad cobra importancia la frenada regenerativa, que es la que carga la batería cuando se suelta el pedal del acelerador, favoreciendo una reducción de velocidad más suave. Se disminuye así el uso de los frenos y se crea la tendencia a una conducción de anticipación, que es lo que siempre nos han dicho que favorece la seguridad vial. Las formas bruscas en el tráfico urbano llevan a tener que cargar con más frecuencia, y las aceleraciones exageradas perjudican a la batería. Finalmente, la sensación de eficiencia y silencio dentro del coche invitan a una conducción sosegada. Sin embargo, este mismo silencio podría ocasionar que, en situaciones de baja velocidad, el vehículo pasara desapercibido para peatones y ciclistas. Por ello, aunque la mayoría de los modelos lo llevan desde hace años, los coches nuevos que se venden desde julio de 2021 incorporan por norma un sistema de aviso acústico llamado AVAS, por sus siglas en inglés, que produce un ruido artificial cuando se circula a baja velocidad.

Hemos hablado sobre todo de coches, pero también son vehículos eléctricos muchas de las bicicletas compartidas y todos los patinetes que circulan por nuestras ciudades. Sobre todo estos últimos, al proceder de juguetes, han carecido de regulaciones que favorezcan la seguridad hasta tiempos relativamente recientes. Las autoridades locales con ordenanzas, los legisladores nacionales con leyes específicas como el Real Decreto 970/2020, y los trabajos exhaustivos —y de alta calidad, por cierto— de organismos como la DGT en este campo, están consiguiendo paliar la situación. Desde el punto de vista de especificaciones técnicas, en Aedive secretariamos un comité técnico dentro de la Asociación Española de Normalización, UNE, y participamos como expertos con UNE en las reuniones que se hacen a nivel mundial en el Comité Electrotécnico Internacional —por cierto, nos han puesto una el día 12—. Ordenanzas, leyes nacionales y normalización se orientan en buena medida hacia la seguridad.

Hemos dicho que en el futuro los vehículos serán eléctricos, compartidos, conectados y autónomos. Con respecto a los compartidos, sus ventajas están en el ámbito de la sustitución de vehículos privados en la ciudad, consiguiendo que haya menos coches en la calle, disminuyendo la congestión y, con ello, la crispación que contribuye a generar situaciones de peligro. Lógicamente, el que su tracción sea eléctrica añade un plus y facilita que las entidades locales aprueben la existencia de este tipo de vehículos compartidos, porque elimina la contaminación en las zonas centro de las ciudades. Es importante decir que en este sentido Madrid, a lo largo de los años, desde hace bastante tiempo, se ha convertido en un ejemplo mundial de utilización de estos servicios. Como anécdota, puedo decir que llevo en la movilidad

cve: DSCD-14-CO-500

eléctrica desde 2009, y ya en 2010, con Ruiz-Gallardón, empezamos a hablar de que de algún modo habría que pensar en restringir la circulación en el centro de la ciudad o en limitar los coches más contaminantes, entendiendo por supuesto que esto hay que hacerlo de una manera ordenada.

Todos estos vehículos están permanentemente conectados a sus respectivas bases, y los datos que suministran empiezan a utilizarse para ayudar a definir parámetros de circulación urbana. Son, por tanto, eléctricos, compartidos y empiezan a ser conectados. Ahora están conectados a sus bases; en un futuro, estarán conectados a la infraestructura viaria.

Finalmente, la conducción autónoma está más cerca de lo que parece y, de nuevo, la tracción eléctrica añadirá posibilidades para un ajuste más fino de los parámetros. No en vano la mayoría de los prototipos con niveles altos de autonomía son eléctricos.

Resumo mi intervención. Los vehículos eléctricos no solo representan una forma sostenible de moverse, sino que su interacción con el sistema eléctrico está llena de beneficios para el consumidor. Este es un término que debería tenerse en cuenta cuando se habla de neutralidad tecnológica; es algo que es fundamental en la ecuación. Respecto a la seguridad vial, sus características contribuyen a una conducción en la que prima la moderación de la velocidad y la anticipación, contribuyendo a la seguridad vial. Con el esfuerzo de todo el sector y de las administraciones, los vehículos eléctricos de movilidad personal están ganando en seguridad y están llamados a ocupar un papel importante en el transporte urbano. Las flotas compartidas, casi siempre eléctricas, ayudan a racionalizar los movimientos ciudadanos, reduciendo el uso del vehículo privado. La integración conectada de todos los sistemas de seguridad vial y los avances en conducción autónoma se ven favorecidos por la tracción eléctrica.

Muchas gracias por su atención y quedo a su disposición para cualquier pregunta.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Del Río.

Vamos a pasar al turno de portavoces. En primer lugar, tiene la palabra el representante del grupo VOX, el señor Sánchez del Real.

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

Gracias por su síntesis de una posición que no deja de ser curiosa. Debo decirle que, en el caso de mi grupo —mi compañero diputado ahora se incorpora—, estamos enchufados. Sorprendentemente, creo pocos grupos parlamentarios le pueden decir que tienen representantes que son pioneros en ser usuarios de coche eléctrico en este Congreso. También le digo que puede ser un dolor de muelas llegar con el primer eléctrico enchufable a este Congreso y darte cuenta de que en este Congreso no se aplican las propias normas de tener plazas disponibles para eléctricos. Es complicado. Es realmente divertido hablar de coche eléctrico en esta sede, concretamente.

Evidentemente, nosotros entendemos el vehículo eléctrico como una oportunidad —de hecho, lo demostramos conduciéndolo—, pero creemos que también debe ser un elemento de libertad. No podemos dejar atrás a segmentos de la sociedad que desearían tener un eléctrico, porque tiene otras ventajas u otros atractivos, pero todavía están terminando de pagar la requetecuota de un diésel, porque difícilmente tienen mismo nivel de libertad que tenemos otros que sí hemos podido acceder, afortunadamente, a las ventajas del vehículo eléctrico, sean tecnológicas o sean esas oportunidades que se abren para fomentarlo. Entendemos que esa no discriminación es esencial. Es decir, siempre con libertad; que cada uno tenga libertad de elegir el tipo de vehículo y de desplazamiento que considere más adecuado a sus necesidades, a su situación familiar, a su situación profesional o incluso a sus ideas. Creo que las ideas se demuestran conduciendo, no solo andando.

El reto es, evidentemente, tecnológico y energético —es muy interesante esto que usted nos dice— y conlleva un tema de regulación. A mí no se me ponen los pelos de punta, pero imagínese como les puede poner a algunos más estatalistas —que incluso plantean que la energía sea un bien gestionado directamente por el Estado— eso de que los españoles seamos libres en tener energía y encima nos la gastemos o la consumamos o nos la guardemos en nuestro coche o en nuestro *wallbox.* Pero le compro la solución. Tendremos que hacer que haya los mínimos obstáculos y una regulación razonable, sobre todo unida y nacional, como decíamos en la comparecencia anterior, para que no haya treinta y siete o cuarenta o ciento cincuenta regulaciones de dónde puedes o no acumular energía con tu propio vehículo.

Nos parece muy importante el tema de la creación de la energía. Nos parece que el *pool* eléctrico es fundamental. Esto no es solo una cuestión de vehículos, no es solamente una cuestión de seguridad vial, es una cuestión también del *pool* energético. Sabe que nosotros apostamos por una energía centralizada, potente, segura, como puede ser la energía nuclear, combinada con otras renovables. Creemos que ese

cve: DSCD-14-CO-500

pool es esencial, porque solamente teniendo eso podemos ir a la segunda fase, que es una distribución razonable para que la energía eléctrica esté disponible para los vehículos.

Nos parece muy importante el tema de la reutilización de la red de vehículos, esta desagregación que puede funcionar de forma agregada. También creemos que este país tiene que apostar —se lo digo, siendo diputado por Badajoz, por el tema de las minas— por los componentes esenciales. Este país puede tener una oportunidad fundamental en el desarrollo de las tecnologías para las baterías del coche eléctrico, y parece que algunos le ponen barreras.

En definitiva, no solo creemos y apostamos por el vehículo eléctrico y por la libertad de tener ese u otro, sino que creemos que la parte energética es fundamental —y en eso estamos trabajando—, como también lo es la seguridad, en la que asimismo hay que trabajar. Como usted ha dicho muy bien, conducir un eléctrico también ayuda a ser más seguro en carretera.

Muchísimas gracias.

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

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

El señor **GAGO BUGARÍN:** Muchas gracias. Muy buenos días, señor Del Río.

En primer lugar, le agradezco, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, su intervención y, de una manera singular, el papel que Aedive, juega en el proceso de descarbonización dentro del transporte, especialmente del urbano y del rodado, de nuestro país. Quiero decirle también, como portavoz de cambio climático, que nuestro Grupo Parlamentario está en absoluta sintonía con Aedive desde el punto de vista del necesario desarrollo e implementación del vehículo eléctrico en nuestro país para lograr ese objetivo de neutralidad climática en el año 2050.

También quiero trasladarle nuestra preocupación por la ausencia, quizá, de un compromiso real por parte de los fondos Next Generation para ayudar a la implementación real del vehículo eléctrico en nuestro país, más allá de la colaboración y la coordinación para la puesta en marcha de fábricas de baterías. Nos preocupa la industria auxiliar, nos preocupa que tengamos un sector industrial clave, como es el de la automoción, que necesita ayudas para generar esa transformación. Tenemos, además, buenos ejemplos en nuestro país, porque la primera industria, por ejemplo, de motos eléctricas de Europa está en España. Por lo tanto, sabemos cuál es el camino, tenemos el *know how,* tenemos los profesionales para adaptar esa transición hacia un modelo eléctrico. Vemos plantas, como por ejemplo Stellantis en Vigo, que ya tienen garantizadas varias líneas de fabricación de automoción eléctrica en nuestra ciudad. Sin embargo, vemos cómo el grupo Stellantis, en este caso, que es el que tiene una mayor línea de producción anual, está fuera de cualquier flujo económico por parte de los fondos Next Generation para ayudar no solo a la fábrica principal, sino a toda la industria auxiliar a esa transformación. Nuestro grupo parlamentario le traslada esta preocupación que creo honestamente que no es menor.

Por otra parte, le quiero trasladar nuestra preocupación por la falta de eficacia que tiene el Plan Moves a la hora de ayudar a implementar el vehículo eléctrico. Tenemos razones por las que creemos que el Plan Moves no funciona. La realidad es que tan solo el 2 % de los vehículos nuevos que se matriculan en el año 2021 en nuestro país, o al menos en el año 2020, son eléctricos. No creemos que sea por una falta de voluntad del usuario, del consumidor, porque casi hemos conseguido equiparar el coste unitario de un vehículo eléctrico, con las ayudas autonómicas y las ayudas estatales, a lo que podría suponer el coste de un vehículo de combustión. Estamos cerca de alcanzar ese equilibrio. Sobre esto hay diferentes teorías; yo hablo de casos reales, porque así es demostrable. La cuestión es que está claro que tenemos un problema con la infraestructura de recarga en nuestro país; usted lo ha dicho sucintamente en su intervención. Nosotros vemos que no hay una dirección bien definida sobre cómo implementar de una manera eficaz un verdadero mapa de infraestructuras de puntos de recarga en nuestro país. Hoy por hoy es imposible, ya no solo en la sede de la soberanía nacional —el Poder Legislativo no está adaptado a las realidades del vehículo eléctrico, como aquí se ha expuesto—, sino, por ejemplo, hacer un desplazamiento entre Córdoba y Soria o entre dos puntos del interior. Es materialmente imposible en estos momentos desarrollar ningún tipo de movilidad eléctrica. Por lo tanto, me gustaría saber su opinión sobre la dirección que estamos llevando en materia de instalación de puntos de recarga y si tiene algún análisis o coincide conmigo sobre por qué el Plan Moves no está dando los frutos esperados.

Por otra parte —ya que estamos en la Comisión de Seguridad Vial—, tenemos un problema con el envejecimiento del parque automovilístico español y ahora mismo carecemos de un plan para ayudar a la

cve: DSCD-14-CO-500

renovación más allá del Plan Moves. Nosotros, creemos que es crucial no sólo para la industria, sino para garantizar la seguridad vial.

Usted hablaba de los patinetes. Yo creo que las medidas que exigen aumentar la seguridad personal en la utilización del patinete eléctrico son buenas. También le quería trasladar una preocupación. Quizás la única adversidad que puede tener el vehículo eléctrico es la falta de sonoridad, especialmente en los entornos urbanos. Quería saber si ustedes están valorando alguna aplicación sonora o algún método que permita al viandante o al usuario peatonal tener una mayor percepción de que hay un vehículo que no genera sonoridad que se está moviendo, sobre todo —ya digo— en términos de poca velocidad. No es un tema sencillo, pero yo creo que hay que abordarlo en esta Comisión, porque es la Comisión pertinente para garantizar la seguridad vial.

Luego, quiero saber su opinión con relación a la implementación de zonas de bajas emisiones y a la implementación del vehículo eléctrico en los entornos y cascos urbanos de las ciudades, pues esto ha de caminar hacia su ampliación. Nosotros estamos de acuerdo en que es necesario limitar tanto la velocidad como el número de desplazamientos rodados que pueda haber en los centros urbanos de las ciudades, donde suele haber calles más estrechas, mayor movimiento peatonal y mayor concentración de partículas nocivas para la salud.

Nada más. Muchas gracias. Esperamos sus respuestas.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Durán.

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

En primer lugar, quiero agradecerle su intervención y su comparecencia hoy aquí con nosotros. La asociación empresarial que usted representa desempeña un papel fundamental en el impulso de la movilidad eléctrica, una movilidad en la que el Grupo Parlamentario Socialista cree que hay que seguir avanzando. Tenemos que hacerlo por muchos motivos; usted lo ha explicado perfectamente. Uno de los más importantes para nosotros es evitar las emisiones de efecto invernadero que produce el sector de transportes y que representan una de las grandes causas de contaminación en nuestro país. Por lo tanto, en nuestro grupo entendemos que apostar por el coche eléctrico es apostar por tener un aire más limpio y, en definitiva, por la salud de los españoles y las españolas.

Y en esa apuesta creemos que el sector privado es fundamental. Tenemos que trabajar, o así lo entendemos, el sector público y el sector privado conjuntamente. Por eso, entre lo impulsado por el Consejo de Ministros, con la aprobación en julio de 2021 de los proyectos estratégicos para la recuperación y la transformación económica, quiero resaltar el proyecto dedicado al coche eléctrico y conectado, que apuesta por esa colaboración público-privada. Está centrado en el fortalecimiento de la cadena de valor de la industria de la automoción española, que entendemos que es un sector estratégico para nuestro país, con el objetivo de crear en España el ecosistema necesario para el desarrollo y la fabricación de vehículos eléctricos y conectados en red y de convertir a España en una referencia europea de la electromovilidad. El desarrollo de estos proyectos tiene una inversión total de 24 000 millones de euros entre 2021 y 2023, más de 4000 millones en el sector público y 19 700 millones en el sector privado, además de la apuesta que hace el Gobierno por las ayudas directas para adquirir vehículos eléctricos o híbridos, que, como bien se ha citado, es el conocido Plan Moves; por sus resultados estamos viendo que es una ayuda, una aportación que hace el sector público para que se puedan adquirir estos vehículos. Por lo tanto, creo que el Gobierno ha demostrado su apuesta por el coche eléctrico. Queremos manifestar nuestra voluntad de seguir apostando por la movilidad eléctrica y no contaminante.

También quería preguntarle cómo valoraría la adaptación que están teniendo las ciudades a los coches eléctricos. Ha hecho una breve referencia ello, pero queremos saber cómo cree que se está avanzando, si se está avanzando a buen ritmo, si estamos yendo lentos o si tendríamos que ir un poquito más rápido.

También ha hecho referencia a los patinetes eléctricos en su intervención, y queremos saber las propuestas que usted cree que podríamos fortalecer para mejorar la seguridad vial de los patinetes eléctricos y la evolución que usted estima que podrían tener en el futuro.

Sin más, muchas gracias por su comparecencia.

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

A continuación, para contestar y para añadir lo que considere oportuno, tiene de nuevo la palabra el señor Del Río. Cuando usted quiera.

cve: DSCD-14-CO-500

El señor **DIRECTOR TÉCNICO DE LA ASOCIACIÓN EMPRESARIAL PARA EL DESARROLLO E IMPULSO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA, AEDIVE** (Del Río Hernández): En primer lugar, me disculpo porque es la primera vez que asisto y no he tomado notas de la intervención del Grupo VOX.

Contestando también a otras preguntas que se han hecho, en Aedive coincidimos con el mensaje de que tenemos que renovar la flota. Tenemos que renovar la flota. Nuestro libro es eléctrico. Decimos: mejor que sea eléctrico porque lo va a tener usted a largo plazo funcionando bastante mejor. Yo sé que si ustedes conducen vehículo eléctrico, habrán visto sus ventajas. Si lo que se analiza en el momento de comprar un coche eléctrico es toda la vida del coche, los gastos que se van a producir a lo largo de la vida del coche —con esta última subida de electricidad tengo que recalcularlo—, estamos cerca ya de los 2 euros a los 100 kilómetros, lo cual es bastante difícil de conseguir en otro sitio. Yo tengo coches eléctricos, dos, y de vez en cuando paso las revisiones, y alguna revisión ha sido más, pero en general son mucho más baratas que las que he tenido antes. Lo que quiero decir es que la operación general del vehículo eléctrico es más barata.

Por supuesto, coincido con ustedes en que tenemos que solucionar la cuestión de infraestructuras. Yo he aparcado en Sevilla y no llevaba el teléfono en el que llevo la aplicación de los parkings, con lo cual no me he puesto en uno de los sitios de eléctricos, pero hay muchos. Soy muy consciente de que nos hace falta interoperabilidad y que debería existir una única aplicación que funcionara para todos. No es así, es cierto. Hay razones estratégicas en las empresas por tratar de aparecer como el líder y eso evita que se produzca la interoperabilidad, pero sitios hay más de los que parece.

Hay un elemento en el que, ya que estamos en un centro legislativo, ustedes pueden ayudar de una manera muy considerable. En este momento hay del orden de dos mil puntos de carga rápida en España, repito, dos mil. No lo he hecho, pero estoy seguro de que viajar de un punto a otro en este momento es posible. Yo normalmente viajo en eléctrico. Los últimos viajes los he hecho con un coche que no es precisamente el que más autonomía tiene, tiene unos 300 kilómetros —yo le saco algo más—, pero he podido viajar sin problemas. De Madrid a Bilbao he podido escoger donde cargaba, en un sitio o en otro sin problemas. Les invito a ustedes a que entren en una aplicación que existe que se llama Electromaps, en la que se marcan todos los puntos de carga que hay, y verán que es difícil encontrar un camino donde con un vehículo eléctrico, incluso de los que menos autonomía tienen ahora, que es de 300 kilómetros, no se pueda viajar. He de reconocer que con los míos, el más moderno es de 2013 y el más antiguo de 2009 —cosa que también se puede apuntar por aquello de que las baterías se mueren; bien, pues, en un coche con once años no se ha muerto la batería—, no puedo viajar, son para uso urbano, pero con los coches actuales, los que se están vendiendo, se puede viajar. Si me he dejado algo, por favor, adelante. Me satisface muchísimo ver que todos los grupos están de acuerdo con lanzar esto. Creo que es algo estupendo.

Hay algo, acabando con lo que decía antes, en lo que sí que es necesario avanzar muchísimo: montar un punto de recarga rápida en este momento cuesta de uno a dos años, es más o menos la media. Hay 2000 puntos aproximadamente de carga rápida montados y otros 2000 de los cuales muchos están montados con todo, pero pendientes de diferentes trámites. Por ponerles uno de los más originales que hay: si uno monta un punto de carga en una gasolinera que esté al lado de una autopista, hay que mandar un informe firmado por un ingeniero diciendo que el tráfico de la autopista no se va a alterar por montar el punto de carga, y si uno no manda eso, no se puede montar el punto. Es cierto también, como ustedes han apuntado, que muchas veces el tener diecisiete autonomías y dos mil y pico municipios es un problema. Yo entiendo al técnico del municipio que hace mucho que está trabajando con sistemas eléctricos y que seguramente está acostumbrado a ver cosas. A ese técnico, cuando se da cuenta que tiene que dar permiso para montar una cosa que suelta 900 voltios de corriente continua —con eso solo da un calambre— y que además lo tiene que usar todo el público, cada vez que le llega el papel arriba lo vuelve a poner abajo.

En un estudio suministrado por una de las distribuidoras, la ciudad que más rápido contesta cuando se le pregunta por un punto de carga eléctrico tarda 54 días y la ciudad que más tarda en contestar tarda 485 días; esto, hace unos meses, porque siguen pasando los meses y esa ciudad sigue sin contestar. Lo que quiero decir es que montar un punto de carga, además de ser una máquina de perder dinero ahora mismo, tiene tal cantidad de trámites locales, nacionales y autonómicos que hasta el día en el que por fin tengamos, como hemos pedido desde la asociación y desde otras, una ventanilla única a la que podamos acercarnos cada vez que haya un punto de carga y tener representaciones de todo el mundo, va a ser difícil que la infraestructura progrese de una manera más rápida.

En cuanto a las fábricas españolas, yo por mi trayectoria he vivido treinta años metido en los coches, es decir, soy persona de coches mucho más que persona de la movilidad eléctrica, aunque lleve en ello

cve: DSCD-14-CO-500

desde 2009. Nuestras fábricas exportan el 85 % de lo que producen. Lo que nosotros hagamos en España respecto a normativa de vehículo eléctrico, afecta a alrededor de un 15 %. Esto quiere decir que la mayor parte de lo que tenemos que hacer, al no tener los centros de decisión en España, es tratar de conseguir que toda esa serie de fábricas que están fuera o toda esa serie de empresas que están fuera tomen la decisión de construir en España, y aquí retomo algo de lo que sí que ha dicho el grupo VOX. En España, hay una mina de litio que no se abre y que podría facilitar extraordinariamente, repito, extraordinariamente el montaje de una fábrica de baterías en Extremadura. Es cierto que está cerca de una ciudad como Cáceres. Por tanto, que se pongan todas las limitaciones que se quieran, pero esa fábrica es esencial, porque cubriría un porcentaje muy importante de todas las necesidades de litio de las baterías de coches que se fabrican en Europa. Póngase todo lo que haga falta, remunérese a los vecinos de Cáceres, hágase lo que haga falta para que eso funcione. Hay otra posible mina en Ciudad Real, que es de tierras raras. Esa mina de tierras raras, curiosamente —porque son tremendamente pesadas—, se puede explotar a cielo abierto, pero hay entidades locales —y yo no estoy aquí para hacer política— que se están oponiendo a que se monte. Las tierras raras permiten que los motores sean mucho más eficaces. En Europa se montan muy pocos motores con imanes permanentes, que son más eficaces, precisamente por el miedo a que quien controla las tierras raras es China, por lo que el hecho de abrir esa mina permitiría que alguien se replanteara que España tiene una ventaja para poder fabricar un tipo de motores que son más eficaces. Lo que quiero decir es que en el tema de minas, con todo el respeto absoluto por el medio ambiente —yo vivo en medio de un parque natural, lo disfruto y soy un total convencido—, con todas las limitaciones que haga falta, pero eso hay que ponerlo en marcha.

En cuanto a que falta eficacia en el Moves, bueno, lo que faltan son fondos en el Moves. En lugares como Madrid, Cataluña y en otra serie de sitios donde hay parque se acaban los fondos de manera inmediata, por lo que tendríamos que hacer una asignación de fondos que funcionara de un modo correcto. El Moves, por el hecho de estar distribuido entre las diecisiete autonomías, que sé que es una cuestión que se reclamó en su día y los jueces dijeron que tenía que ser a nivel autonómico —hay otros programas que igualmente podrían no ser a nivel autonómico, pero este resulta que sí que lo es—, genera muchas veces problemas en los actores reales del mercado, porque uno nunca sabe qué es lo que tiene que hacer. A pesar de la extraordinariamente buena voluntad de los funcionarios que se están ocupando de este tema. En Andalucía, por ejemplo, tenemos el problema de uno de nuestros socios, que tiene presentadas ayudas del Moves, y presumiblemente concedidas o a punto de ser concedidas como empresa que se queda con los coches, y sin embargo tiene que ser colaboradora en otro de los puntos en el Moves III, y resulta que o renuncia a la ayuda del Moves II o, por una cuestión puramente normativa, no puede entrar en las ayudas del Moves III. Esas son siempre cuestiones de matices que, al disgregarlo en diecisiete autonomías, dificultan muchísimo el avance, así como que la empresa en algunos sitios esté montada con empresas colaboradoras que tienen que estar radicadas en la zona, etcétera. Yo creo que cuando se revela falta de eficacia del Moves viene más bien de una parte que tal vez ustedes podrían solucionar, que es buscar la excepción de que sea tratado a nivel nacional.

El problema de infraestructuras ya lo he comentado. Nuestro mayor problema en este momento es que la cantidad de permisos y de dificultades que hay para montar este tipo de infraestructuras es tremenda. Vuelvo a decir que en cierto modo es lógico, porque son infraestructuras de muy alta potencia para ser usadas por el público. Hasta llegar a la movilidad eléctrica ese tipo de infraestructuras eran muy excepcionales y por tanto requerían multitud de permisos, pero creo que ha llegado el momento de que nos pongamos de acuerdo en todo esto.

En cuanto a los patinetes, avanzamos todo lo que podemos. A nivel internacional estamos luchando desde Europa para que no se nos impongan las normativas de Extremo Oriente, no por nada, sino porque cuando uno las analiza ve que están un poco orientadas a defender su industria, y yo creo que nosotros tenemos que defender la nuestra. Eso en cuanto a especificaciones técnicas básicas. En cuanto a cuestiones de reglamentos nacionales, la DGT hizo un primer avance y en este momento tienen un documento en borrador que va a mejorar muchísimo toda la cuestión. Que no sean sonoros es algo que en teoría no es evitable. Se les podría poner algo sonoro para que fueran algo más seguros, pero la realidad es que tienen que circular por donde están los coches y, en teoría, la persona tiene que ir suficientemente atenta y circulando a menos de 25 kilómetros/hora y no debería tener demasiados problemas para pararse. Pero tomo nota porque me parece interesante. Creo que hay circunstancias en las que sí puede ser.

Mi opinión sobre las zonas de bajas emisiones. Está claro que tenemos que recuperar las ciudades; aun siendo de los coches, las hemos fabricado para los coches con algo parecido a autopistas urbanas

cve: DSCD-14-CO-500

llenas de semáforos. Creo que es necesario, sobre todo en sitios como Madrid, con un transporte urbano maravilloso, que se pueda recuperar el sitio para las ciudades fomentando que haya menos uso de vehículos. Por tanto, tenemos que estar a favor de eso.

En cuanto a la valoración de la adaptación de las ciudades, nuevamente —ustedes están acostumbrados a los conflictos de competencias— la cuestión es que las que dependen de autoridades locales muchas veces tienen una persona que es la que orienta la ciudad en un sentido u otro. Quizá todas son válidas —están hechas con la mejor intención y funcionan de una manera adecuada— pero lo cierto es que no son para nada coherentes o no hay un plan nacional de funcionamiento interno de las ciudades. Vuelvo a decir que quizás sea lo mejor, porque quien mejor conoce la ciudad es la autoridad local. Por poner ejemplos —les aseguro que ignoro quién gobierna en estos sitios—, en Valencia si uno no habla de bicicletas lo tiene bastante complicado. ¿En Vitoria? Vitoria ha sido ciudad verde y la han estructurado de una manera muy especial, con supermanzanas. Se puede circular alrededor de las supermanzanas, con muchas restricciones dentro de las manzanas. Yo he estado hace un par de semanas y me encantó ver casi tantas bicicletas como en Holanda, pero he de reconocer que me fue bastante complicado llegar de un sitio a otro con un coche sin conocer la ciudad. Las ciudades están hechas para sus propios ciudadanos, con lo cual mis problemas son solo una anécdota. ¿En Barcelona? Barcelona no tiene plazas de aparcamiento en la calle, tiene poquísimas. Es muy difícil restringir a los ciudadanos que viven en esas zonas y decirles que no pueden aparcar en la calle. ¿Por qué no hay *car sharing* en Barcelona? Porque tendrían que estar recargando en los *parkings,* que son de titularidad privada, y poner de acuerdo a todo el mundo es bastante complicado. La comparación entre Madrid y Barcelona puede ser injusta, y Madrid, vuelvo a decir, es el paradigma mundial. Es decir, todo el mundo viene aquí para ver qué estamos haciendo bien para que la movilidad compartida funcione así de bien.

¿Qué más podemos hacer? Tengo lo de los patinetes, y como decía todos apuestan por proyectos para la transformación. Se ha quedado un poco colgado el tema de la industria, y soy consciente de ello. No podemos evitar —porque forma parte de lo que es la tecnología— que un vehículo eléctrico tenga menos piezas y requiera menos mano de obra que un vehículo normal. Sí les puedo decir que, cuando se hace el análisis del valor añadido en la fabricación del vehículo, la batería tiene una importancia tremenda. Por lo tanto, de verdad, les conmino a que entre todos luchemos por que haya más fábricas de baterías, porque eso es lo que va a permitir tener nuestra industria más o menos a salvo. Pero vuelvo a decir que en cuestiones de productos y de mercados no dependemos de nosotros, dependemos de lo que quieran los demás porque exportamos prácticamente todo, y estamos perdiendo producción. Alemania y Francia la ganan, pero España pierde producción y es muy probable que la siga perdiendo porque —insisto— los centros de decisión están fuera.

¿Qué más podemos hacer? Hay muchas cosas que se pueden hacer desde el punto de vista de regulación y para solucionar algunos de los problemas que hay. Por ejemplo, uno de nuestros socios, Ubitricity, de Shell, monta puntos de recarga en farolas. Técnicamente no hay demasiadas dificultades, regulatoriamente hay muchísimas. Entonces, sería una cosa para tratar, ya sé que quizá entra dentro del ámbito local pero seguramente ustedes pueden hacer algo en ese sentido.

¿Qué más cosas podemos hacer con nuestra industria? Nuestra industria electrotécnica es de primer nivel. Uno de nuestros socios, Ormazabal, es el número uno en equipos de distribución en España, el número dos en Alemania —justo por detrás de Siemens—, y el número uno en Francia, por delante de Schneider Electric. Tenemos una industria electromotriz con una capacidad tremenda para ser líderes reales de infraestructura. El ejemplo de uno de nuestros socios y fabricante en España, Wallbox, creo que lo conocen, se están desarrollando muy bien. Hay mucha otra industria que a lo mejor lo que se podría hacer es ponerla de acuerdo con la automoción para convertirnos en líderes mundiales en fabricación de puntos de recarga. Todos los puntos de recarga de Tesla del mundo llevan componentes españoles —que a lo mejor ustedes no lo saben—, y por ahí podemos luchar. No podemos conseguir que los Tier 2 y 3 que están fabricando tornillos, que ahora van a hacer mucha menos falta, o que están templando engranajes, que van a hacer mucha menos falta, sobrevivan si no cambian. Entonces, son necesarios planes de formación, es necesario adecuar a la gente y es necesario abrir todos esos campos que quizá mirando solamente a la automoción estamos dejando caer. De verdad, les rogaría que, por favor, miren también otros campos.

Yo creo que mucho más no me queda por contestar, aparte de que me debo estar pasando en el tiempo. Quedo a su disposición.

cve: DSCD-14-CO-500

El señor **PRESIDENTE:** No, estamos bien de tiempo. Muchas gracias, señor Del Río, por su comparecencia, por sus apreciaciones y por su información. Ha sido un placer tenerle en esta Comisión.

El señor **DIRECTOR TÉCNICO DE LA ASOCIACIÓN EMPRESARIAL PARA EL DESARROLLO E IMPULSO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA, AEDIVE** (Del Río Hernández): Gracias, siempre a su disposición.

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, el siguiente compareciente está citado a la una. Suspendemos la sesión y en cuanto llegue la reanudaremos. **(Pausa).**

Se suspende la sesión a las doce y cuarenta minutos del mediodía.

Se reanuda la sesión a la una de la tarde.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL FORO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS EN EL TRANSPORTE, ITS ESPAÑA (DE LA RICA CASTEDO). (Número de expediente 219/000605).

El señor **PRESIDENTE:** Continuamos la sesión de la Comisión con la comparecencia del representante del Foro de Nuevas Tecnologías en el Transporte, ITS España, una asociación sin ánimo de lucro fundada en 2002 con el objetivo de aunar al sector público, privado y académico relacionado con los sistemas inteligentes de transporte, todo ello para hacer más segura, sostenible y eficiente la movilidad de personas y mercancías a través de los distintos modos de transporte.

Comparece don Sebastián de la Rica, presidente de ITS y también presidente de la Asociación de Ingenieros de Tráfico y Técnicos de Movilidad.

Señor De la Rica, cuando usted quiera. Tiene quince minutos para su exposición inicial.

El señor **PRESIDENTE DEL FORO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS EN EL TRANSPORTE, ITS ESPAÑA** (De la Rica Castedo). Señorías, buenos días.

El primer párrafo que tenía preparado lo acaba de decir el presidente, que ha explicado un poco lo que es, en líneas generales, ITS España.

En relación con el tema que nos trae aquí, la estrategia española de seguridad vial de 2021 a 2030, creo conveniente exponer algunos detalles sobre la situación de la que partimos.

En los últimos datos que he encontrado en el Foro Internacional de Transportes, ITF, en una lista de cuarenta países importantes, España aparece en noveno lugar en cuanto a mejor relación de accidentes mortales por cada cien mil habitantes y en octavo lugar en relación con cada cien mil vehículos. Es posible que estas cifras hayan variado ligeramente, no sé en qué sentido, pero en todo caso no dejan de ser muy positivas, aunque, como es lógico, no podemos estar satisfechos mientras haya una sola víctima en un accidente evitable, como lo son la inmensa mayoría de los accidentes de tráfico.

El problema de la muy alta siniestralidad de las motocicletas no es exclusivamente nuestro. Según ETSC, European Transport Safety Council, los motoristas sufren el 15 % de los accidentes mortales de tráfico en la Unión Europea. Hay muchas formas de exponer los índices de siniestralidad. Se puede hacer por número de habitantes, por número de vehículos en el parque, por kilómetros de carreteras… Para mí y para muchos expertos, el índice más representativo, sobre todo en vías interurbanas, es el referido a los vehículos por kilómetro o, expresado de una forma menos matemática, la suma de los kilómetros recorridos por los vehículos que pasan por un determinado tramo de vía o por el total de esta o incluso por el conjunto de vías de una zona de un país. Al conductor normal este índice le permite conocer el riesgo que corre al circular un kilómetro por un determinado tramo de vía. En este sentido, es muy recomendable que la Administración proporcione los datos de intensidades de tráfico junto con los de accidentes. Ahora es muy difícil encontrar juntos estos dos datos. Evidentemente, cualquiera es consciente de que si por una misma carretera pasan 5000 vehículos y hay diez accidentes, el riesgo es mucho mayor si por esa misma vía pasan el doble de vehículos. Es decir, el índice sobre habitantes, sobre vehículos, sobre parque, etcétera, es muy conveniente, pero en realidad hay que hacerlo en relación con el uso que se hace de las vías, y eso es difícil de manejar tal y como se presentan los datos, unos por el Ministerio de Transportes y otros por el Ministerio del Interior.

En el caso de los peatones atropellados en zona urbana, el índice que más interesa a los ciudadanos es el espacial; es decir, el de cada tramo de vía. Al peatón le importa poco el número de vehículos que pasan por su calle. Incluso habría que decir que en ciertas vías y dentro de ciertos límites el riesgo es

cve: DSCD-14-CO-500

mayor cuanto menor es el tráfico, porque los vehículos circulan más deprisa y por una serie de razones. A los peatones que viven o que transitan por unas determinadas calles lo que les afecta es la peligrosidad de la calle, independientemente de las intensidades de tráfico que soportan.

Puesto que hablamos de peatones, merece la pena pararse un momento en analizar la siniestralidad de tres sectores vulnerables: el peatón, la bicicleta y el ciclomotor. De los dos últimos no se conoce bien su parque, aunque sí sus accidentes. En las vías interurbanas, en 2019, que es el último dato que he podido ver, se registraron 900 víctimas entre los peatones, de los cuales fallecieron 134. Hubo 2411 víctimas ciclistas, con un resultado final de 48 muertos, y de las 925 víctimas en ciclomotor, fallecieron 27. Al mismo tiempo, en las vías urbanas 13 502 personas fueron lesionadas en atropello y de ellas 247 perdieron la vida. De 5108 víctimas ciclistas, murieron 32 y de 6456 víctimas en ciclomotor, murieron 22. Como puede comprobarse, del total de fallecidos en estos tres grupos, el 64 % de los peatones fue en vías interurbanas y nada menos que el 82 % en vías urbanas. Estas cifras y estos porcentajes dejan claro, muy especialmente en las zonas urbanas, en qué grupo de usuarios hay que poner mayor atención. Puedo decir que tanto en ITS España como en la Asociación de Ingenieros de Tráfico y Técnicos de Movilidad estamos muy de acuerdo en lo que nos llega respecto a las acciones realizadas y previstas dentro de la Estrategia española de seguridad vial 2021-2030. En algunos casos nos gustaría recomendar pequeñas modificaciones introduciendo matices que respetan el espíritu de la medida.

La necesidad de tomar medidas especiales en defensa de los peatones en un entorno urbano es tan evidente que no requiere mayores explicaciones. Así pues, el cambio que aparentemente implica la proyectada modificación del Reglamento General de Circulación es una medida positiva en esa dirección. Sin embargo, hay que decir que la limitación de la velocidad a 30 kilómetros/hora en las vías urbanas con un solo carril en un sentido de circulación podría y debería mejorarse por distintas razones. No las aporto todas, voy a decir las más importantes.

En primer lugar, ocurre que hay muchos tramos de vías —Madrid es un ejemplo clarísimo— que no disponen más que de un solo carril para un sentido y no tienen relación cercana con los peatones. Ejemplo de ello son algunos de los túneles, ciertos ramales de conexión entre autopistas y calles, vías a las que no pueden acceder los peatones o estos quedan suficientemente separados y con visibilidad mutua garantizada, etcétera.

En segundo lugar, hay que citar que el factor esencial de peligrosidad no es la anchura de la vía, sino la posibilidad de que los peatones irrumpan en un carril en el que los vehículos tienen permitida una velocidad de 50 kilómetros/hora; es decir, en vías de varios carriles, en el carril más próximo accesible a los peatones o los usuarios de los vehículos estacionados. La mayoría de las veces en que una persona se baja de un vehículo estacionado tiene que hacerlo por el lado donde está el carril en que está permitido ir a 50 kilómetros/hora.

Voy a hacer un resumen bastante grande, porque esto tiene sus complicaciones, como todo en el mundo de la seguridad. Habría que decir que se prohíba circular a más de 30 kilómetros/hora en poblado en el carril señalizado con marcas viales contiguo a una línea de estacionamiento, sea este en línea o batería, o a una acera —que no tiene estacionamiento— que está junto al carril donde se circula. Habría muchas cuestiones que tener en cuenta en este sentido y hay que decir que hay muchas ciudades en España que ya vienen haciendo esto en algunas calles, en algunos casos con el pretexto de que también van las bicicletas y, en otros, porque la proximidad de una acera sin ninguna protección, sin ninguna valla que proteja a los peatones —que pueden ser personas ancianas, niños o cualquier tipo de persona—, a un carril que va a 50 kilómetros/hora, puede ser grave. Según un gráfico muy conocido que se utiliza en estos temas de seguridad, un atropello a 50 kilómetros/hora es casi una muerte segura, y un atropello a 30 kilómetros/hora tiene muchísimas más posibilidades de que no sea mortal. Desde hace mucho tiempo yo insisto en que lo que interesa, aparte de proteger a los ciclistas, es que los peatones no estén cerca de un carril por donde se circula a 50 kilómetros/hora, que al que va en vehículo le parece muy poco, pero para el que va andando, si tiene algún percance, es casi la muerte segura. Lo que sí nos ha parecido muy acertado es que en las vías que dispongan de calzada y de acera únicas se limite la velocidad a 20 kilómetros/hora, que es muy razonable —30 kilómetros/hora es un poco alto—, y que en las carreteras interurbanas convencionales se haya reducido el límite a 90 kilómetros/hora.

En general, consideramos que habría que evitar que compartiesen calzadas los vehículos cuya velocidad habitual difiera en más de 20 o 30 kilómetros/hora. Esto lleva a que cuando no haya más remedio que compartir una calzada o parte de ella la velocidad máxima permitida sea la que corresponde a los vehículos más lentos. Lo recomendable es segregar las calzadas, a ser posible con una separación

cve: DSCD-14-CO-500

física y no con una marca vial. En poblado siempre hay una posibilidad de cumplir con lo que acabo de decir. El verdadero problema aparece en las vías interurbanas convencionales. ¿Cómo puede permitirse que un ciclista circule por un carril por donde circulan vehículos a 90 kilómetros/hora? Es algo que es muy difícil de explicar. Solucionar este problema es un gran reto que por el momento nadie ha podido afrontar con éxito, pero ante el que no podemos rendirnos, creo que hay que tomar algunas medidas. Hay algunas propuestas; evidentemente, el mundo de la bicicleta lo que pide es que los coches por las vías interurbanas circulen a 30 kilómetros/hora, pero eso es algo inconcebible. Yo creo que hay otras posibilidades y, sobre todo, es un tema que en estas estrategias hay que discutir muy a fondo, porque es muy importante. Cuando estaba preparando esto, alguien me dijo: mira, en los Países Bajos, han conseguido que haya más muertos en bicicleta que en vehículos de turismo. Afortunadamente, no ocurre así en España, pero hay que procurar no llegar a esa situación.

Las normativas para una circulación segura de los patinetes eléctricos y otros vehículos personales son un capítulo que de ninguna manera está cerrado hasta el año 2030. La verdad es que personalmente soy muy escéptico con esto, crean unos problemas muy difíciles de resolver, pero están en plena efervescencia y ya sabemos que las cosas que están de moda cuesta mucho trabajo manejarlas porque encuentran una reacción en contra de cualquier medida que limite los derechos de los usuarios de este tipo de vehículos.

Si hay algo que caracteriza a los ITS en el mundo, es su aplicación al transporte y a la movilidad general de las técnicas de información y comunicación, las llamadas TIC. Una gran parte de estas técnicas contribuyen ya, y lo harán mucho más en el futuro próximo, a la seguridad vial. Tal es el caso de los sistemas avanzados de asistencia a la conducción, ADAS —su acrónimo en inglés—. Ejemplo de esto son los sistemas de regulación de la frenada, la frenada ante un obstáculo imprevisto como un peatón u otro vehículo que reduce bruscamente su velocidad, la adecuación automática de la velocidad a la señalización existente o a las condiciones de la carretera, la llamada automática en caso de accidente conocido como eCall, el aviso o la rectificación automática ante el cambio de carril o la posible salida de calzada, el aviso y la reacción adecuada en función del tráfico de una vía que se cruza al llegar a una intersección o la adecuación automática de la velocidad antes del próximo semáforo para que no haya que hacer frenadas más o menos bruscas. En resumen, todo lo que se conoce como conectividad entre vehículos, y entre vehículos y la infraestructura. De aquí al año 2030, muchas de estas acciones automáticas de los vehículos podrán hacerse exigibles al menos a los nuevos vehículos que accedan al mercado, lo que implicará muchos cambios legislativos.

Para terminar, a este respecto querría hacer una observación. Se habla mucho y está muy de moda el vehículo autónomo. Desde el punto de vista de la seguridad, se basa en que hay situaciones en las que la inmediatez de la respuesta de una manera automática es mucho más segura que la velocidad de respuesta de una persona que tiene que reaccionar y tomar una determinada decisión. En este sentido, cada vez que puedo —y no voy a desaprovechar esta ocasión— digo que todo lo que se haga para evitar que un conductor que se ha distraído o al que le pasa cualquier cosa realice una maniobra indebida y que el vehículo reaccione tiene que ser muy bienvenido, y el final de toda esta historia será el coche autónomo, pero en estos momentos, a veces —estando donde estoy me llega mucha información sobre esto— me da la impresión de que se está empezando la casa por el tejado; se habla del vehículo autónomo y no se habla de las grandes medidas que ya han tenido uso, como la utilización del cinturón de seguridad, el ABS, etcétera, una serie de elementos que mejoran la capacidad que tiene el conductor para reaccionar. Todos esos son los escalones que hay que ir subiendo para llegar al final, que además tiene unas implicaciones de tipo jurídico y de responsabilidad que hoy por hoy no están resueltas en ningún país. Yo no es que sea contrario al vehículo autónomo, creo que se llegará a él, pero vamos a ir favoreciendo y fijándonos en todo lo que he dicho antes de las ADAS, las ayudas a la conducción; en eso ha mejorado extraordinariamente la capacidad de los vehículos. En este sentido, todos los que estamos aquí sabemos el problema. Quizá a mí me condiciona mi *background,* mis antecedentes profesionales, pues yo he dedicado prácticamente toda mi vida al transporte, a la seguridad y a la movilidad en ciudades, concretamente en una como Madrid. A nivel mundial, y en Europa concretamente, todo el mundo está muy preocupado y se ha conseguido bajar de una manera grande la accidentabilidad y el número de muertos y heridos en vías interurbanas, pero en las ciudades el problema no digo que no haya mejorado —que lo ha hecho—, pero lo ha hecho a una velocidad menor. ¿Por qué? Evidentemente, determinados accidentes en ciudad son mucho menos fatales que en carretera, tanto para las motocicletas como para los turismos.

cve: DSCD-14-CO-500

En ese sentido, nos indica que hay que afinar las acciones que se toman para hacer frente a ese problema, que la aparición de estos transportes personales nos lo complica un poco.

Para terminar, tanto ITS como la AITTM han hecho muchos congresos, jornadas, etcétera, y es raro que en cualquiera de ellas no figure —si no es en exclusiva— el tema de la seguridad vial. En ese sentido, y seguramente lo saben, el Trafic, que se hace cada dos años en Ifema en el mes de noviembre, va a centrar la actividad en la movilidad segura y sostenible. Yo creo que sostenibilidad y seguridad son una redundancia, porque puede haber seguridad sin sostenibilidad, pero no puede haber sostenibilidad sin seguridad.

Vengo aquí sobre todo a responder a las preguntas que me quieran hacer o por si quieren conocer mi opinión. El sector en el que sigo trabajando me ha elegido a mí para que les represente. No tendré respuesta a todo lo que me pregunten, porque es un mundo muy complejo, pero haré lo que esté en mi mano.

El señor **PRESIDENTE:** Muchísimas gracias, señor De la Rica. Seguro que podrá contestar a todas las cuestiones que se planteen.

Señor representante del Grupo Parlamentario Mixto, señor Adanero, cuando usted quiera.

El señor **GARCÍA ADANERO:** Simplemente, quiero darle las gracias, no va a tener que responderme a ninguna pregunta. Le agradezco la intervención que nos ha trasladado, que luego analizaremos con más calma, pero sobre todo quiero agradecerle la intervención.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Utrilla.

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

Muchas gracias, señor Sebastián de la Rica Castedo por su exposición y por los debates tan interesantes y tan profundos que ha abierto. Aunque aquí tenemos poco tiempo, intentaré hacerle algunas preguntas, quizás elevando un poco el escalón técnico y hablando más de temas conceptuales que entendemos que son importantes.

Nuestro grupo entiende que solo se avanzará en seguridad vial por dos vías. Una, por la tecnología, sin duda; otra, por la concienciación y educación de las personas. Obviamente, usted representa una pata importantísima, todo lo que tiene que ver con tecnología de sistemas inteligentes de transporte, así que le haré una serie de preguntas.

Por poner un poco en contexto, las empresas operadoras de transporte público se están transformando en empresas proveedoras de servicio, lo que conocemos como *mobility as a service.* En este nuevo escenario, es indudable que falta un liderazgo importante por parte de los gobiernos para que entiendan hacia qué modelos nos transformamos o a dónde queremos llegar en esos modelos; es importantísimo tenerlo claro. La pregunta es directa. ¿Usted cree que los gobiernos, tanto nacional como regional o local, en toda España tienen claro los modelos hacia donde nos movemos? Es decir, ¿sabemos qué ciudad queremos de Madrid, por ejemplo, o qué modelo final queremos del transporte en España? Porque si no lo tenemos claro… Estoy hablando de los gobernantes y de su opinión sobre esto. En definitiva, nosotros entendemos que faltan modelos, es decir objetivos claros de hacia dónde nos movemos. Están apareciendo muchísimos nuevos sistemas, pero es verdad que quizá falta una concepción global y final de adónde queremos llegar. Usted hacía alusión a esa transformación, a esa travesía que tenemos que hacer desde el vehículo como está concebido ahora mismo hasta el vehículo autónomo o sistemas de gestión de tráfico globales finales. Esa transición, ¿cómo la vamos hacer? Es importantísimo; a nosotros nos parece esencial, y quizás entendemos que hay demasiada prisa —usted lo comentaba antes— en esa transformación tan rápida que queremos hacer. Habrá que hacerla, pero con cabeza y con la serenidad suficiente.

Y ahora elevamos un poco más el nivel, ¿no considera que quizá estamos tratando al individuo un poco de forma infantil? Es decir, no transmitimos a los ciudadanos ni a dónde vamos ni cómo haremos la transición de todos estos sistemas ni qué costes van a implicar. Porque, muchas veces —un compareciente anterior lo decía: una furgoneta eléctrica vale tres veces más que una furgoneta normal—, el ciudadano no es consciente de qué coste puede tener esa transformación, que obviamente va a ser ecológica, sostenible y más saludable, y si es asumible por los ciudadanos. Le está hablando una persona que tiene un coche híbrido enchufable, pero es verdad que no todo el mundo puede permitírselo. Eso nos preocupa, también, especialmente. Usted lo decía, la movilidad del futuro será sostenible, eficiente, accesible y asequible, todo eso que como objetivo nos parece fenomenal, pero es verdad que también aparecen

cve: DSCD-14-CO-500

revoluciones traumáticas, como pueden ser las económicas, las políticas, las sociales… Pongo ejemplos claros: el mundo el taxi, por ejemplo, con 16 000 taxis solo en Madrid que ahora mismo tienen mucha incertidumbre sobre su viabilidad en el futuro. ¿Dónde queda la libertad del individuo de elegir todo esto? ¿Realmente se lo estamos imponiendo o no?

Por hacer alguna pregunta más concreta, usted hablaba de las reducciones de velocidad, que siempre son positivas. Hay una en concreto con la que no estamos de acuerdo, que es la de los adelantamientos en vías de doble sentido. Sabe que se han retirado esos 20 kilómetros de exceso para los adelantamientos, que obviamente hacen los adelantamientos —que seguramente es la maniobra más peligrosa que hay para los vehículos— más lentos y de más tiempo. Quería su opinión, en particular, de esta reducción que ha sacado la nueva ley.

Hablaba usted de los ciclistas compartiendo vías de 90 kilómetros/hora. Evidentemente, es un problema y un riesgo brutal. ¿Tiene alguna idea, alguna propuesta, que podamos elevar como iniciativa? Es difícil compaginar esos dos mundos, el del deporte del ciclismo compartiendo vías de alta velocidad. Obviamente, hay una solución, que es la de los carriles-bici en paralelo a las vías, pero entendemos que es complicado hacer una red de carriles-bici por toda España. ¿Tiene algo que aportar a este respecto?

Por último, entendemos que toda esa transición se debe trasladar al individuo más por convencimiento que por imposición, y siempre respetando la libertad del individuo. Como último punto de mi intervención quisiera destacar una cosa y es que, en un día en que se han tratado temas tan importantes como la movilidad eléctrica y la movilidad del sistema de transporte, los partidos que más beligerantes son con todo esto no han estado aquí para discutirlo. Quería también dejar constancia de esto.

Muchas gracias.

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

Señor De la Rica, contesta luego al final cuando hayan intervenido todos.

Por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Gamazo.

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

Bienvenido, señor De la Rica. Ha sido un placer escuchar atentamente su intervención. Me ha sorprendido el comentario que ha realizado sobre el vehículo autónomo, esa crítica donde dice que estamos empezando la casa por el tejado. Y me ha sorprendido porque, efectivamente, los ponentes que participamos en la redacción del parcheo de la Ley de seguridad vial lo veíamos así y finalmente, previendo un futuro marco normativo, establecimos las competencias para el Ministerio del Interior para legislar y reglamentar en ese momento, porque ahora no lo veíamos.

Yo he hecho referencia a los sistemas ADAS, a los que entiendo que apoya firmemente, nosotros también. Nos gustaría saber si sería partidario de que su implementación se incrementara, y dado que la media de los vehículos en España, si no recuerdo mal, el año pasado era de 13,2 años —tenemos unos vehículos antiguos— si cree que sería conveniente que se produjese una reducción del IVA en estos sistemas ADAS para que fueran implementados en los vehículos por parte de los ciudadanos propietarios.

Con respecto a la reforma de la Ley de tráfico, le hago una apreciación al portavoz de VOX: ha realizado un comentario que no es del todo cierto. El Congreso y la Comisión de Interior, el pasado 30 de septiembre, rechazaron esa propuesta del Gobierno de reducir o eliminar el margen de los 20 kilómetros/hora en los adelantamientos en las vías convencionales. Por tanto, esa propuesta fue rechazada. **(El señor Utrilla Cano: Quería saber su opinión; nada más).**

El señor **PRESIDENTE:** El debate no es procedente.

El señor **GAMAZO MICÓ:** No es un debate, es una apreciación, y es que fue rechazada.

Con respecto a lo que hablaba sobre la velocidad de los 30 kilómetros/hora, nosotros también lo vemos así, y compartimos su criterio. De hecho, numerosos ayuntamientos pueden modificarlo, porque a tenor del artículo 50, apartado 3, el Reglamento permite, exactamente, modificar esos límites de 30 kilómetros/hora y aumentarlos hasta un máximo de 50 kilómetros/hora. Si eso es así, si numerosos municipios —ha salido en prensa— lo están realizando, será porque efectivamente lo que usted dice de que en aquellas vías, como el ejemplo de los túneles, donde no es necesario, no conviven con los peatones, hay que incrementarlo para evitar los atascos.

cve: DSCD-14-CO-500

A este respecto, realizamos una pregunta parlamentaria al Gobierno para saber si tenían constancia de qué municipios lo habían solicitado y nos respondieron que no disponían de esa información sobre el uso de esa excepción en el territorio nacional, cosa que verdaderamente nos sorprende.

Ha dicho también que es redundante hablar de seguridad y sostenibilidad. Yo iba a añadirle otro adjetivo: el de movilidad segura, sostenible e inteligente, pero me temo que también sería redundante. En este sentido, al inicio ha hecho referencia a la siniestralidad vial en las vías urbanas, ¿cómo pueden influir los sistemas inteligentes del transporte en mejorar la movilidad en vía urbana y, especialmente, en los peatones para reducir esa cifra de fallecidos y heridos?

Me referiré a otras cuestiones. En relación con la ciberseguridad, esta semana hemos sufrido los usuarios de ciertas plataformas tecnológicas —Facebook, Instagram y WhatsApp— un parón de más de seis horas, que a algunos les causó un verdadero trauma. En este sentido, el vehículo autónomo y conectado, que se conectará entre vehículos y con las infraestructuras, podría sufrir un ciberataque o podría producirse un bloqueo de los datos. ¿Se está estudiando? ¿Hay posibilidad de reacción? ¿De qué tiempo de reacción estaríamos hablando para poder solucionar un problema así, que pondría en serio riesgo a los usuarios de la red viaria que fuesen en esos vehículos? ¿Cuál sería ese tiempo de respuesta? ¿Existen datos? ¿Se está estudiando? Suponemos que sí.

Le pregunto también sobre cuáles son las ventajas de los servicios de transporte inteligente medioambientalmente y la repercusión en la siniestralidad vial, y si tiene estudios de en qué porcentaje podríamos reducir para pasar de ese noveno puesto a nivel mundial a un puesto superior. Aunque coincido con usted en que no se trata de estar en el vértice de la pirámide de exitosos, sino de conseguir el vértice con cero víctimas y cero fallecidos; ese sería el éxito de toda la sociedad española.

Con esto finalizo, señor De la Rica, solicitándole si nos puede contestar.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Ruiz.

El señor **RUIZ I CARBONELL:** *Gràcies, senyor president.*

Gracias por su intervención, señor De la Rica. Me ha resultado interesante lo que decía sobre cuestiones sobre las que no estoy muy acostumbrado a oír hablar con la experiencia y los datos, y más en un país como el nuestro, donde opinamos y entendemos de todo sin tener experiencia ni tener apenas datos. Había pensado que me iba a suceder algo así, cuando ayer mirando —lo hice a través de Google, le soy sincero— vi que era usted presidente de la Asociación de Ingenieros de Tráfico; además, leí algo sobre su dilatada carrera profesional y vi que era presidente del Foro de las Nuevas Tecnologías en el Transporte. Así que, aprovechando que es usted presidente de dicha asociación que, como ha dicho el presidente de la Comisión, pretende sumar los esfuerzos que hacen el sector público, el privado y yo tengo apuntado el universitario —pero usted ha dicho académico; el error debe ser mío—, e incorporar las nuevas tecnologías al transporte, y, además, aprovechando que tengo el uso de la palabra, me voy a atrever a hacerle alguna pregunta. Como verá, son preguntas que puede hacer una persona normal y corriente de la calle cuando oye asociadas ambas expresiones: transporte y nuevas tecnologías.

Las competencias que tienen que ver con el transporte, con cómo utilizar las nuevas tecnologías en el transporte y con la seguridad vial, que es el objeto de nuestra Comisión, forman parte de las que tienen diversas direcciones y subdirecciones generales del Ministerio de Transportes y también de la Dirección General de Tráfico del Ministerio de Interior, a lo que hay que añadir las que tienen las comunidades autónomas —por ejemplo, yo soy de Tarragona y a mí quien me puede poner una multa en la carretera es un *mosso d'esquadra* no un guardia civil— y también las que puedan tener las policías locales en determinados municipios. A partir de su dilatada experiencia en su carrera profesional, de su conocimiento de los modelos de otros países o por la experiencia acumulada en las entidades que usted preside, nos puede explicar, escuetamente, si nuestro modelo genera algún tipo de problema o de virtud destacada que otros países no tienen o que no comparten con nosotros.

Ayer por la tarde mientras leía el eje 5, Movilidad Inteligente, de la Estrategia de movilidad me asaltó alguna duda que me permitirá que ahora diga en voz alta. Repito, esta es la Comisión sobre Seguridad Vial y, por tanto, su objetivo fundamental es que haya menos accidentes y que los ciudadanos y las ciudadanas de nuestro país y las mercancías puedan transitar lo más seguro posible por nuestras carreteras y vías ferroviarias y utilizar nuestros puertos y aeropuertos. Hay países que van por delante de nosotros en aprovechar las nuevas tecnologías para tener una movilidad más segura, más sostenible, más conectada. Estoy convencido de ello, nunca somos los primeros; ha dicho usted que éramos los novenos en alguna cosa,

cve: DSCD-14-CO-500

pero no era en esto. ¿Sabe de estadísticas que reflejen si gracias a las nuevas tecnologías ha mejorado la seguridad vial —algún país que las haya publicado—, que denoten que las cifras de accidentes bajan?

Posteriormente, leyendo el eje 6, Cadenas Logísticas Intermodales Inteligentes, de la misma Estrategia de movilidad, puede uno tropezarse con más de un párrafo que hay que leerse unas cuantas veces para captar exactamente qué es lo que dicen o lo que quieren decir. Eso me hizo pensar en la famosa brecha digital. Exactamente, ¿cree usted que nuestra Administración y nuestras empresas están preparadas? No hablo de AENA ni de ADIF ni de una gran constructora. Pongamos el caso de una cooperativa de taxi, de una agencia de viajes o de las pequeñas empresas en su incorporación a esa nueva movilidad, que gracias a las nuevas tecnologías será más segura, más sostenible, más conectada, ¿nos aparecerá una nueva brecha digital? Le admito que este temor en parte me vino porque al mismo tiempo estaba intentando tener los billetes de Renfe para hoy y para la semana que viene, que está convirtiéndose en una odisea.

Por otro lado, esta incorporación de las nuevas tecnologías al transporte —lo digo porque no he encontrado esto en la Estrategia de movilidad; no me la he leído entera todavía—, ¿puede abaratar los precios de los servicios? ¿O se encarecerán? ¿Las grandes empresas serán más grandes? ¿Será un problema para las pequeñas? ¿Supondrá dificultades?

Finalmente, su asociación pretende sumar los esfuerzos que hacen el sector público, el privado y el universitario. ¿Cree usted que hay alguna medida prioritaria que tendríamos que tomar para aumentar la velocidad con la que lo estamos haciendo?

Nada más. Puede aprovechar la contestación para añadir lo que crea conveniente, si se lo ha dejado en su primera intervención.

Moltes gràcies per la seva atenció.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias.

Para concluir el trámite de esta comparecencia, le damos la palabra de nuevo al señor De la Rica para que pueda contestar y comentar lo que considere oportuno.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE DEL FORO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS EN EL TRANSPORTE, ITS ESPAÑA** (De la Rica Castedo): Me lo han puesto bastante difícil porque me han preguntado demasiadas cosas para poder contestarlas en el tiempo que tenemos. Antes de contestar a nadie —al principio he dicho que el presidente casi me había fusilado lo que yo iba a decir con respecto a ITS España—, sí quiero decir —no lo ha dicho él porque no le corresponde— que para nosotros, para ITS, es un verdadero honor haber sido llamados para comparecer ante esta Comisión sobre Seguridad Vial; es un reconocimiento a la labor que viene desarrollando desde que se fundó.

Volviendo a las preguntas, voy a tratar de contestar y, si lo permite el presidente, si alguno quiere, puede hacer una interrupción mínima, porque no he sido capaz de apuntar todo lo que me han dicho.

Me preguntaban por los adelantamientos, no si están o no aprobados, sino cuál es mi opinión. Mi opinión es que suprimir esa posibilidad plantea un problema prácticamente insoluble. Es decir, si en una carretera convencional un camión va a 80 kilómetros/hora y nosotros vamos a 90 kilómetros/hora, no podremos adelantarle. Claro, evidentemente, si va a 50 kilómetros/hora, lo podremos hacer. Yo creo que lo que es muy importante es saber que el adelantamiento es una maniobra peligrosa siempre en carreteras de dos sentidos de circulación. En ese sentido, se pueden tomar medidas, como adelantar o retrasar el permiso para adelantar en determinados tramos previendo el tema de las velocidades, que algunas veces puede fallar. Yo creo que, si los camiones circulasen a 20 kilómetros menos de velocidad que la permitida para los turismos, el problema se habría resuelto solo, pero no estamos en esa situación. Yo no sé si tendrían que ser 20 kilómetros, 10 me parece muy poco, porque entonces la maniobra es muy lenta.

El tema de los ciclistas en las carreteras. Me ha parecido entender que se refería o llamaba la atención sobre que son ciclistas que utilizan la bicicleta en la carretera por deporte. Hay muchos, pero también muchos las utilizan como medio de transporte entre dos pueblos. Yo he sido ciclista en mi juventud, he circulado mucho por carretera y la mayoría de las veces no lo hacía por deporte. Vivía en un pueblo muy pequeñito y cuando había que comprar algo había que ir a otro cercano a cinco o seis kilómetros, y lo hacía por necesidad. ¿Qué cosas se nos pueden ocurrir? Yo ya he dicho que es un reto muy complicado, pero pienso que habría que hacer una graduación de las carreteras convencionales, es decir, las que tienen arcenes, las que no tienen arcenes, las de determinada anchura; además, tampoco sería muy lesivo para los usuarios. Hay carreteras de tercer orden por las que ya nadie circula a 100 kilómetros/hora,

cve: DSCD-14-CO-500

carreteras por las que si se circulase a 60 kilómetros/hora no pasaría nada; después, hay buenas carreteras convencionales, y habría que tratar de que el ciclista no circulase por la carretera. Eso cuesta dinero, evidentemente, pero no se puede legislar una cosa que no se puede cumplir. Yo entiendo que el tema tiene muchas complicaciones.

Hay una norma que yo personalmente y a quienes represento tenemos muy clara, y es que no podemos poner en la misma zona de la calzada a vehículos que circulan a velocidades muy diferentes, como tampoco podemos decir que por las vías convencionales se circule a 30 kilómetros/ hora porque acabaríamos con la economía del país y con la paciencia de los ciudadanos.

En cuanto al tema del convencimiento o la imposición, yo he sido un servidor público, he sido funcionario muchos años, y creo que a los ciudadanos a veces no hay que convencerles, sino que hay que obligarles. Existe una palabra que yo echo de menos en nuestro riquísimo idioma, que es el español, y que tienen los ingleses, que es el *enforcement,* el hacer cumplir la ley, que es algo que los países en los que la seguridad es apreciablemente buena, no digo mejor, lo aplican a rajatabla. ¿Por qué? Porque la mayoría de los ciudadanos pueden cumplir la ley, pero sobre todo esa mayoría crecerá cuanto más se aplique el *enforcement,* el hacer cumplir la ley, de la manera, digamos, menos lesiva porque aquí también hay un mundo, que es el del profesional del transporte, al que cualquier sanción perjudica muchísimo más que a cualquiera de los que estamos aquí. **(El señor Utrilla Cano: Me refería más a la transformación digital y electrificación de todos los transportes que al tema de la seguridad, aunque por supuesto el *enforcement* es esencial).** Sí, sí. Yo pienso que la transformación digital no es que sea necesaria, es que ya que está ahí el sistema digital puede mejorar la vida en todos los sentidos. Evidentemente, a veces plantea problemas muy difíciles.

Hace muchos años un profesor italiano, del que no recuerdo su nombre, escribió un libro sobre el próximo futuro, que estaba basado en que la tecnología que nos envuelve, en un momento dado iba a fallar y el mundo sería un caos total y ha habido momentos en que hemos estado al borde de que eso ocurriera. Recuerdo muy bien cuando en el año 2000 se tomó una gran cantidad de precauciones porque se tenía un miedo horroroso a que se produjeran fallos, pero luego no pasó, entre otras cosas, porque se puso mucho cuidado. No lo sé, yo pienso que el mundo digital está a nuestro servicio y nos plantea algo que suelo decirle a mis hijos cuando se habla de estas cosas de la vida y es que cada puerta nueva que se abre, se abre para lo bueno y para lo malo. Por tanto, nuestra misión es tratar de utilizar lo bueno, que es un poco el tema nuclear. Cuántas vidas se habrán salvado de cánceres y otras enfermedades gracias a la tecnología nuclear y cuántos muertos o cuántas catástrofes puede haber si se aplica en el terreno de la guerra, pues, en el mundo del transporte y del tráfico nos pasa lo mismo. No sé si hay alguna cosa importante que me dejo del señor Utrilla.

En cuanto al señor Gamazo y lo de empezar la casa por el tejado, es una cosa de la que yo a veces me quejo. ¿Que hagamos un congreso? ¿Vamos a hacer un congreso de cómo se hace que los coches, cuando se les cruza un tío, paren inmediatamente y que dentro de dos o tres años eso sea obligatorio, que no se pueda vender un coche que no tenga ese sistema? Evidentemente, el vehículo autónomo tendrá eso y tendrá todas las cosas que ahora llamamos elementos de asistencia para la seguridad.

En cuanto a la edad de nuestro parque, evidentemente tenemos un parque en el que, si la media es de 13,2 años, quiere decir que hay muchísimos vehículos que tienen más de veinte años. Eso es un gran problema. Yo creo que no debería decirlo, pero creo que tiene una repercusión social. Es decir, los vehículos en peor estado van quedando en manos de la gente con menos medios económicos. En el fondo los estamos castigando: tú te quedas con este coche que ya no me sirve porque es muy inseguro y hay otros coches más seguros. Eso nos tiene que hacer pensar en cómo se hace la renovación. Cuando se está hablando de estas cosas del vehículo autónomo, yo siempre digo: en España se tarda entre quince y veinte años en renovar el parque. Si empiezan a venir coches eléctricos y demás, esto no es para dentro de dos años. Evidentemente, dentro de dos años habrá una proporción mayor de vehículos con ayudas a la conducción, de vehículos eléctricos, etcétera, pero la mayoría seguirán siendo como los que hay ahora o peores porque serán más antiguos.

No recuerdo muy bien la pregunta del señor Gamazo que se refería a los 30 kilómetros/hora.

El señor **PRESIDENTE:** No se preocupe, señor De la Rica. Conteste lo que usted recuerde y, si no, después los portavoces pueden ponerse en contacto directo con usted.

El señor **PRESIDENTE DEL FORO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS EN EL TRANSPORTE, ITS ESPAÑA** (De la Rica Castedo): Otra cosa que aparece en varias preguntas es cómo se puede reducir la

cve: DSCD-14-CO-500

siniestralidad en zonas urbanas con los medios técnicos. Aquí sí querría decir una cosa. Yo he vivido en este mundo muchos años. La Asociación de Ingenieros de Tráfico es una asociación de profesionales, y la ITS es una asociación mucho más amplia, en la que, por ejemplo, las empresas tienen unos intereses, las administraciones tienen otros que no tienen por qué ser todos contradictorios —está bien que estén reunidos ahí— y las universidades también tienen sus criterios, que normalmente adolecen de una falta de experimentación, que también es culpa de cómo estén organizadas.

Muchas de las medidas que se toman para estas cosas no requieren una técnica innovadora. Es decir, la ordenación viaria de una ciudad, poner una valla en un sitio donde salen niños de los colegios y salen a la calle corriendo a coger el autobús, eso no es tecnología nueva. Yo, que soy ingeniero de Caminos, sé que no puedo construir una casa si no estudio primero el terreno donde estoy. Entonces, para nosotros el terreno donde estamos es la gente, son las personas. Nosotros hacemos las cosas para personas, no para elementos mecánicos. En ese sentido, muchas veces tenemos la sensación —es deformación profesional— de que lo que está de moda tiene más influencia de la debida y, sobre todo, tiene más influencia de la debida en quien depende de que le elijan para gobernar. Creo que eso es inevitable y, como decía antes, forma parte del terreno sobre el que edificamos. Yo no me quejo de eso, creo que es inevitable y que hay que contar con ello. Por ejemplo, las bicicletas o los patinetes están de moda y, por tanto, cualquier político que diga que está en contra se la está jugando. Yo lo entiendo perfectamente. Eso es un hecho. Será bueno o malo, pero es así.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene que ir concluyendo, señor De la Rica.

El señor **PRESIDENTE DEL FORO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS EN EL TRANSPORTE, ITS ESPAÑA** (De la Rica Castedo): Sí, pero antes diré una cosa que es importante.

Señor Ruiz, una de las alegrías que me ha dado el mundo del transporte, del tráfico, es tener una buenísima relación con mis compañeros que estaban en otras grandes ciudades, como Barcelona, especialmente, Valencia, Sevilla, Málaga, etcétera. Concretamente, con los de Barcelona hemos hecho muchas cosas juntos; no somos competidores, o sea, no nos vamos a quitar el sitio uno a otro, y hemos compartido siempre nuestras cosas.

¿Estadísticas? De algún modo, la principal estadística la hemos traído aquí. Todo lo que se está haciendo en distintos países al final se refleja en unas estadísticas de accidentes, y es de suponer que los que las tienen mejores es porque lo hacen mejor. Hay que tener en cuenta otros factores y, por tanto, no podemos decir que haga lo mismo un país tercermundista que Suecia, evidentemente.

Se me ha preguntado también por el modelo que ofrecemos al público. Ahí yo diría que los que tienen un modelo claro de lo que tiene que ser el transporte dentro de quince o veinte años están equivocados. Lo digo así, tan tranquilamente. ¿Por qué? Porque para mí el modelo es otra cosa. Por ejemplo, el *Mobility as a service* está basado en eso. El modelo es una cosa que lo que hace es algo que yo siempre he defendido cuando estaba en ello. Y yo he trabajado a las órdenes de todos los partidos nacionales que hay en este país y he trabajado bastante bien; me influían más las personas que los partidos a los que pertenecían. He perdido el hilo, no sé por dónde iba.

El señor **PRESIDENTE:** Concluya con una reflexión final, la que a usted le parezca, sobre la seguridad vial.

El señor **PRESIDENTE DEL FORO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS EN EL TRANSPORTE, ITS ESPAÑA** (De la Rica Castedo): Bueno, sí, estaba hablando del modelo. Para mí el modelo —en transporte y en todo lo demás, pero sobre todo en transporte— es el de que la Administración tenga bien informado al ciudadano y no decirle cómo tiene que pensar, sino ofrecerle las cosas para que él elija la que sea mejor para él, porque si está bien elegida será la mejor para el conjunto. A lo mejor es muy elemental lo que digo, muy difícil, pero para mí ese es el modelo. Yo he tenido la ocasión, por los años que he estado, de ver cómo los modelos cambiaban a medida que cambiaban la tecnología, la economía, etcétera. Pero, evidentemente, hay unos principios; una cosa son los modelos y otra los principios. Todo el mundo quiere lo mejor en ecología, en economía y en todo eso.

No me quiero extender más.

El señor **PRESIDENTE:** No, que tenemos una reunión a continuación.

cve: DSCD-14-CO-500

El señor **PRESIDENTE DEL FORO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS EN EL TRANSPORTE, ITS ESPAÑA** (De la Rica Castedo): Agradezco muchísimo que me hayan dado esta ocasión, que a veces he echado de menos, porque es bueno que los diputados puedan oírnos.

El señor **PRESIDENTE:** Oímos encantados, y lo hacemos habitualmente. Ha sido un placer tenerle con nosotros.

Muchísimas gracias y hasta otra próxima ocasión.

Eran las dos y diez minutos de la tarde.

cve: DSCD-14-CO-500