



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2022

XIV LEGISLATURA

Núm. 644

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

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

Sesión núm. 21

celebrada el lunes 4 de abril de 2022

Página

ORDEN DEL DÍA:

Elección de vacantes en la Mesa de la Comisión:

- Elección de la Secretaría Segunda de la Comisión. (Número de expediente 041/000040) 2

Declaración institucional:

- Declaración institucional con motivo de la Carta Europea de la Seguridad Vial. (Número de expediente 140/000018) 2

Comparecencias en relación con el programa de trabajo sobre «la seguridad vial en el ámbito urbano en el marco de la nueva movilidad». Por acuerdo de la Comisión sobre Seguridad Vial:

- Del señor director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (Gómez Méndez). (Número de expediente 212/002143) 3
- Del señor alcalde de Donostia-San Sebastián (Goia Laso). (Número de expediente 212/002144) 12
- Del señor alcalde de Orihuela (Bascuñana Galiano). (Número de expediente 212/002145) 20
- Del señor alcalde de Jaén (Millán Muñoz). (Número de expediente 212/002146) 29

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 2

Se abre la sesión a las tres y treinta minutos de la tarde.

ELECCIÓN DE VACANTES EN LA MESA DE LA COMISIÓN:

— ELECCIÓN DE LA SECRETARÍA SEGUNDA DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 041/000040).

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

Vamos a iniciar la sesión de la Comisión convocada para esta tarde. Tenemos varios puntos en el orden del día. El primer punto se refiere a la elección de la Secretaría Segunda de la Comisión tras la renuncia que se ha producido por parte de don Juan Francisco Serrano, al que agradecemos su trabajo durante estos dos años en la Mesa de la Comisión.

Les tengo que comunicar que se han presentado dos candidaturas. Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, don Daniel Senderos Oraá, y, por parte del Grupo VOX, don Víctor Sánchez del Real. La elección se realizará mediante votación secreta por papeletas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 87.1 y 2 del Reglamento del Congreso de los Diputados. En virtud de los artículos 41, 38 y 37.2 del Reglamento, cada diputado escribirá solo un nombre en la papeleta, resultando elegido el que obtenga mayor número de votos. Como digo, se han presentado las candidaturas que les he referido. Para realizar la votación, se producirá al llamamiento por parte del letrado y si en ese momento algún señor diputado o señora diputada sustituye a algún compañero, lo ha de indicar, por favor, a la Mesa para que el señor letrado pueda tomar nota y que así conste en la votación.

Por tanto, sin mayor dilación, vamos a hacer el llamamiento por parte del letrado para proceder a la votación del secretario segundo de la Mesa.

Señor letrado.

Por el señor letrado se procede al llamamiento de las señoras y los señores diputados, quienes van depositando su papeleta en la urna.

Terminada la votación y verificado el escrutinio, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Concluida la votación, el resultado ha sido: Don Daniel Senderos Oraá, 17 votos; don Víctor Sánchez del Real, 5 votos; en blanco, 7 votos. Por tanto, queda proclamado secretario segundo de la Mesa don Daniel Senderos Oraá. Enhorabuena. **(Aplausos)**. Puede ocupar su sitio en la Mesa cuando quiera. **(Así lo hace el nuevo miembro de la Mesa)**.

Muchas gracias.

DECLARACIÓN INSTITUCIONAL:

— DECLARACIÓN INSTITUCIONAL CON MOTIVO DE LA CARTA EUROPEA DE LA SEGURIDAD VIAL. (Número de expediente 140/000018).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, concluido el primer punto del orden del día, pasamos al segundo punto del orden del día acordado en Mesa y portavoces. Para la lectura de la declaración institucional con motivo de la Carta Europea de Seguridad Vial, tiene la palabra el secretario primero de la Comisión, el señor Gago.

El señor **SECRETARIO** (Gago Bugarín): Gracias, presidente. Con la venia. Muy buenas tardes, señorías.

Procedo a la lectura de la Carta Europea de la Seguridad Vial, que reza de la siguiente forma: La Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados,

Considerando que el número actual de víctimas y accidentes de tránsito en Europa ha alcanzado un nivel inaceptable, es por ello conveniente adoptar las medidas más eficaces para reducir este número lo antes posible,

Considerando que una actuación coordinada entre las numerosas partes que por diversos conceptos tienen responsabilidades en este ámbito resulta más adecuada para obtener los resultados previstos,

Estimando que existen medidas eficaces para alentar a los usuarios de la red viaria a aplicar las normas de seguridad, y que incluso pueden adoptarse nuevas medidas tales como reducir la exposición de los usuarios al riesgo de accidente; que la repercusión de tales medidas será tanto mayor cuantos más participantes intervengan en ellas,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 3

Suscribiendo el objetivo de reducir en al menos un porcentaje significativo el número de víctimas mortales antes de 2010 —que esto habría que actualizarlo—,

Confiando en el sentido de la responsabilidad de las personas y las organizaciones interesadas,

Consciente de que el coste de las medidas en pro de la seguridad vial es muy escaso si se tiene presente el coste humano, social y económico de la inseguridad vial,

Por tanto, se compromete a aplicar voluntariamente las medidas que se derivan de sus responsabilidades y de sus actividades a fin de alcanzar mayores progresos en materia de seguridad vial.

Se compromete, en particular, dentro de los límites de sus responsabilidades y especificidades, a llevar a la práctica al menos uno de los principios y medidas siguientes:

Primero. Adoptar las medidas que entren dentro de sus competencias para contribuir al logro del citado objetivo de reducción de la mortalidad en carretera.

Segundo. Incluir las medidas de seguridad vial y la evaluación de los resultados en este ámbito entre sus objetivos prioritarios y sus propios criterios decisorios principales en el marco de sus actividades de investigación, de su organización y de sus inversiones, así como en el marco más general de la organización de sus actividades profesionales para así poder elaborar un auténtico plan de seguridad vial.

Tercero. Compartir con los organismos competentes en materia de seguridad vial información de carácter técnico y estadístico que facilite la comprensión de las causas de los accidentes, de las lesiones por ellos ocasionadas y la eficacia de las medidas preventivas y paliativas.

Cuarto. Contribuir a la prevención de accidentes de circulación mediante medidas de calidad elevada en uno o varios de los siguientes ámbitos: formación e información iniciales y continuas de los conductores; equipamiento y ergonomía de los vehículos automóviles; remodelación de las infraestructuras a fin de reducir al mínimo los ingresos de accidente y su gravedad, y fomentar una conducción segura.

Quinto. Perfeccionar y aplicar tecnologías que contribuyan a reducir las consecuencias de los accidentes de tráfico.

Sexto. Contribuir a desarrollar medios que hagan posible un control uniforme, continuo y adecuado de la observancia de las normas de circulación por las personas que actúen en su nombre o bajo su administración, y sancionar de forma uniforme, rápida y proporcionada a los posibles infractores.

Séptimo. Crear un marco que favorezca la introducción de actividades educativas permanentes y la rehabilitación de los conductores de riesgo.

Octavo. Procurar contribuir en la medida de lo posible a un mayor conocimiento de las causas, circunstancias y consecuencias de los accidentes a fin de extraer las enseñanzas pertinentes y evitar de este modo su repetición.

Noveno. Velar por que se preste asistencia médica, psicológica y jurídica eficaz y de calidad a las posibles víctimas de accidentes de tráfico.

Décimo. Aceptar una revisión *inter pares* posterior, de acuerdo con las normas de confidencialidad adecuadas, de las medidas que se hayan adoptado para incrementar la seguridad vial y, en caso necesario, extraer las enseñanzas que se impongan para revisar las medidas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gago, por la lectura de esta declaración con la que la Comisión se suma a esta Carta Europea de la Seguridad Vial.

Muchísimas gracias.

Tendríamos que pasar al tercer punto del orden del día, que serían las comparencias acordadas, pero, como hemos ido muy deprisa, faltan diez minutos para la hora señalada para el primer compareciente. Esperamos esos minutos y en cuanto llegue reiniciamos la Comisión.

Muchísimas gracias y en cinco minutos reiniciamos la Comisión. **(Pausa)**.

COMPARENCIAS EN RELACIÓN CON EL PROGRAMA DE TRABAJO SOBRE «LA SEGURIDAD VIAL EN EL ÁMBITO URBANO EN EL MARCO DE LA NUEVA MOVILIDAD». POR ACUERDO DE LA COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL:

— **DEL SEÑOR DIRECTOR DEL OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (GÓMEZ MÉNDEZ). (Número de expediente 212/002143).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, me dicen que el compareciente está. Si no les parece mal, continuamos la sesión y así ganamos tiempo. Voy a darle la bienvenida.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 4

Pasamos al tercer punto del orden del día e iniciamos las comparecencias acordadas en Mesa y portavoces en relación con el programa acordado sobre la seguridad vial en el ámbito urbano en el marco de la nueva movilidad. Acordamos que estas comparecencias se iniciaran con los representantes de algunos ayuntamientos que vendrán a continuación y en próxima Comisión, pero antes el representante de la Dirección General de Tráfico, en este caso el director del observatorio, don Álvaro Gómez, nos hará una introducción y nos pondrá en situación para saber de qué estamos hablando a partir de este momento. Así que, sin más dilación, y por el tiempo que él ya conoce de quince minutos, tiene la palabra el señor Gómez.

El señor **DIRECTOR DEL OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL** (Gómez Méndez): Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, buenas tardes a todas y todos. En primer lugar, quiero agradecer la invitación a la Comisión y felicitarles por la iniciativa de celebrar una serie de sesiones que van a girar acerca de la movilidad y la seguridad vial urbana.

Las ciudades son estratégicas para el cumplimiento de nuestros objetivos de reducción del 50 % de las personas fallecidas y heridas graves en siniestros de tráfico con el horizonte 2030, objetivo que fue suscrito por esta Comisión en noviembre de 2020 y que está presente en el borrador de la estrategia de seguridad vial que se presentó en el pleno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible de 14 de febrero. Las ciudades están también muy presentes en documentos y recomendaciones internacionales; basta citar la segunda década de acción de Naciones Unidas, los documentos estratégicos de la Unión Europea y, por supuesto, la Agenda 2030, con las metas 3.6 de reducción de la siniestralidad mortal y grave, y también con la 11.2 de proporcionar o asegurar el acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, y, por supuesto, la movilidad urbana, que tiene un impacto significativo en muchos otros objetivos de desarrollo sostenible relacionados con el medio ambiente, la salud pública, la educación o el acceso a un trabajo digno. La principal característica diferenciadora del tráfico urbano frente al interurbano es su gran heterogeneidad. A los tradicionales modos de movilidad urbana —peatones, bicicletas, motocicletas, transporte público, furgonetas o camiones—, se les han unido en los últimos años los vehículos de movilidad personal. Se ha producido, además, un auge de la distribución de productos, para la que actualmente se utilizan prácticamente todos los medios de desplazamiento. En definitiva, la movilidad urbana es cada vez más compleja porque cada vez hay más actores.

Los diferentes medios comparten un escenario público teniendo sus propias características y necesidades a menudo muy dispares entre sí. La movilidad urbana debe garantizar la coexistencia segura entre todos ellos y proteger especialmente a los colectivos y medios vulnerables. Por su heterogeneidad y la dificultad de recopilar datos, es difícil integrar conjuntamente todos los datos disponibles de las distintas fuentes de movilidad, las fuentes que nos tienen que permitir conocer cómo y cuánto se mueven las personas que viven en España.

Un resumen básico —y aquí utilizo los datos del Observatorio de la Movilidad Metropolitana a partir del análisis de un conjunto de áreas metropolitanas—: como principales indicadores, los viajes en turismo y motocicleta representan aproximadamente el 43 % de los desplazamientos; los viajes no motorizados, a pie y en bicicleta, fundamentalmente, el 44 %; y aproximadamente el 13 % el transporte público. Sabemos que la pandemia de COVID-19 ha afectado a la movilidad en general y, en particular, al creciente uso que se venía observando del transporte público. En términos de movilidad, estamos en proceso de recuperación de valores previos a la pandemia de 2019, aunque ni la movilidad general, ni el transporte público en particular se han recuperado del todo. Debido a la pandemia, muchas ciudades adoptaron medidas temporales de promoción de desplazamientos a pie y en bicicleta, aunque debe señalarse que el impulso de la movilidad activa era ya un aspecto recogido antes de la crisis sanitaria en numerosos planes y estrategias nacionales e internacionales con el objetivo de mejorar la salud de los ciudadanos y disminuir los efectos negativos del transporte. Y para cerrar el contexto, tenemos que hacer mención al envejecimiento de la población, un factor que consideramos fundamental cuando se quiere prever cómo va a ser la movilidad y la seguridad vial urbana en los próximos diez años. El colectivo de personas mayores de sesenta y cuatro años ha pasado a ser un factor importante que se debe considerar en cualquier planificación de la movilidad en las ciudades.

Quiero pasar ahora a hacer un breve resumen de las cifras de siniestralidad, y es precisamente ese pequeño guion que les hemos entregado. A partir de las fuentes de las que dispone la Dirección General

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 5

de Tráfico en el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, el Registro General de Conductores y el Registro General de Vehículos, he intentado sintetizar algunos datos que creo representativos para enmarcar cualquier discusión sobre movilidad y seguridad vial en las ciudades. Y aprovecho también la ocasión para agradecer a todas las personas que con su trabajo diario contribuyen a la generación y la gestión de estos datos, a las policías de tráfico, la Guardia Civil, las policías autonómicas y las policías locales, a los servicios autonómicos con competencias en Cataluña y el País Vasco, que son los que aportan los datos sobre los siniestros ocurridos en sus territorios, y, por supuesto, a los funcionarios y funcionarias del observatorio y de las jefaturas provinciales de tráfico, que están en contacto permanente con las policías para hacer la gestión del registro de accidentes.

Voy a intentar centrarme en el año 2019 por ser el que nosotros consideramos más característico y por ser también el que será utilizado como referencia tanto en la estrategia nacional como en la Comisión Europea para realizar la monitorización del objetivo de reducción del 50 % en los próximos diez años. Muchos otros países europeos están cogiendo bien el año 2019, bien una media de los tres últimos años. El año 2020 ha sido atípico en muchos sentidos, también en términos de movilidad y siniestralidad; se observaron reducciones de aproximadamente el 24 % en la siniestralidad mortal y grave, y más del 30 % en la siniestralidad leve. Pero, como comento, quiero centrar el detalle y la discusión alrededor de los datos del año 2019. En ciudades, ese año fallecieron 519 personas. Si vemos un poco la evolución de los diez años anteriores, respecto a 2009, que era el año base de la anterior estrategia, supone un 11 % de descenso; sin embargo, es el valor más alto desde 2019, precisamente el mismo valor que en 2016. Respecto a las personas hospitalizadas, son más de 4300, de acuerdo con los registros policiales, un 17 % menos que en 2009, pero es prácticamente el mismo valor que en 2010. Por lo tanto, en términos de siniestralidad mortal y grave, y aun corriendo el riesgo de simplificarlo y reducirlo todo a una palabra, creo que en las ciudades hemos vivido unos años de cierto estancamiento. También conocemos la tendencia reciente de 2019 respecto a 2018, que muestra que mientras en vías interurbanas la siniestralidad mortal se redujo un 6 %, en las ciudades aumentó un 6 %.

Respecto a las víctimas leves, lo que llamamos personas no hospitalizadas, hubo casi 80 000, lo que supone un 40 % más que en 2009, si bien aquí hay que hacer la precisión de que este aumento está muy condicionado por el incremento de notificaciones de siniestros por parte de policías locales. Mientras la siniestralidad mortal y grave más o menos siempre ha estado bien caracterizada, en la siniestralidad leve sí que ha tenido un efecto particular la puesta en marcha de nuestra aplicación informática ARENA2, en 2013/2014, con la orden ministerial que la acompañó, de comunicación de datos de siniestros, que tuvo un efecto muy importante en los datos que llegaban a nuestro registro. En total, las ciudades suponen el 64 % de los siniestros, el 30 % de las personas fallecidas y el 50 % de las personas hospitalizadas.

Respecto a la localización dentro de las ciudades y conociendo la heterogeneidad de los más de 8000 municipios, podemos decir que un 8 % de las personas fallecidas pierden la vida en siniestros en travesías. Respecto a la configuración de la calle, por ofrecer datos globales, las calles con un carril en cualquiera de los dos sentidos de circulación suponen aproximadamente el 57 % de los siniestros mortales y graves, mientras que las calles con al menos dos carriles en uno de los sentidos suponen el 30 %. Con estas configuraciones cubrimos casi toda la siniestralidad urbana.

En cuanto al perfil por edades y sexos, ya he hecho referencia a la que es quizá la gran tendencia en siniestralidad, que es el incremento del peso de las personas de más de 64 años, que suponen ya el 43 % de las personas fallecidas. Esto supone un incremento del 36 % respecto a 2009, cuando en otros grupos de edad se han conseguido reducciones; en el de las personas más jóvenes, hasta los 24 años, superiores al 50 %. Esto está relacionado con las tendencias demográficas, pero no solo con eso. Si corregimos por la población y calculamos la tasa de mortalidad por habitante, vemos que en las personas mayores se ha producido un aumento del 14 %.

Hay una clara relación entre la edad de una persona y el medio de desplazamiento en el que tiene un siniestro. Mientras que hasta los 15 años predomina el desplazamiento a pie, que está presente en tres de cada cuatro siniestros mortales y graves, cuando pasamos a la franja de entre los 15 y los 64 años, aproximadamente la mitad de los siniestros mortales y graves se producen en motocicleta y ciclomotor; en los desplazamientos a pie, siendo importantes, alrededor del 20 %, pero tienen un peso mucho menor. Cuando hablamos de las personas mayores, de nuevo se produce un incremento de la siniestralidad como peatón hasta llegar otra vez a ese valor de casi tres de cada cuatro.

Hay también un efecto de sexo cuando miramos las cifras de siniestralidad. Mientras que en los hombres hay una presencia mucho mayor de la siniestralidad en motocicleta y ciclomotor, en las mujeres

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 6

la mayor parte de siniestros se producen durante desplazamientos a pie. En hombres, el 50 % de las víctimas mortales y graves se producen en motocicleta o ciclomotor; en mujeres, el 60 % a pie. Por tanto, vemos que hay un claro elemento de género también en la siniestralidad urbana.

Respecto al medio de desplazamiento, creo que hemos venido incidiendo mucho en los medios que llamamos vulnerables. Están apareciendo muchos términos para categorizar los medios de desplazamiento de la movilidad urbana. Hablamos ya de colectivos vulnerables, medios activos, medios sostenibles o medios saludables, y a veces es difícil saber qué quiere decir una persona en concreto con un término específico. Nosotros, en la Dirección General de Tráfico, siempre hemos utilizado el término vulnerable, en relación con los medios de desplazamiento, para los realizados a pie, en motocicleta, en ciclomotor, en bicicleta y, ahora, en vehículo de movilidad personal. Si hablamos de colectivos vulnerables, seguramente debamos considerar también, y así lo hacemos en algunos de nuestros documentos, a las personas mayores y a los niños. Hemos dicho ya que en 2019 más de ocho de cada diez personas fallecieron en un medio vulnerable, y ahí tenemos que poner, en primer lugar, los desplazamientos a pie, con casi una de cada dos personas fallecidas, y la motocicleta y el ciclomotor, con más de uno de cada cuatro. Si consideramos el conjunto de las personas fallecidas u hospitalizadas, ahí ya aparecen la motocicleta y el ciclomotor, los vehículos motorizados de dos ruedas, como los medios que más contribuyen a la siniestralidad, con más de cuatro de cada diez.

En las políticas de movilidad a veces hablamos de la pirámide de movilidad, con la que pretendemos representar los medios de desplazamiento que deben ser prioritarios en nuestras políticas y que, por decirlo de alguna forma, deben ser objeto de una promoción activa. Hay consenso en que los peatones y las personas que se desplazan en bicicleta y en transporte público tienen que estar en lo alto de la pirámide.

En las políticas de seguridad vial también podemos hablar de una pirámide de riesgo y de vulnerabilidad. Si comparamos la una con la otra, la principal diferencia creo que se encuentra en la motocicleta y el ciclomotor, en los vehículos motorizados de dos ruedas, que son seguramente, junto con los peatones mayores, uno de los grandes temas de la seguridad vial en nuestras ciudades ahora y lo serán durante los próximos años.

Para acabar esta discusión sobre los medios de desplazamiento, quiero darles algunos datos representativos sobre diferentes medios. En primer lugar, como he estado hablando de la motocicleta y del ciclomotor, si nos fijamos en estos vehículos cuando se ven implicados en siniestros graves y mortales, hablamos mucho de la movilidad compartida. Según nuestros datos, en el conjunto del país representaría el 5 % de las víctimas en ciclomotor y el 2 % en motocicletas. Evidentemente, esto depende mucho del municipio, pues la movilidad compartida es un fenómeno muy de ciudad media o grande y, por tanto, en las ciudades con mayor implantación estos porcentajes pueden ser muy superiores.

Tenemos que destacar también la importancia de la motocicleta ligera. Una de cada dos motocicletas es lo que llamamos *scooter*, que tiene una cilindrada de hasta 125 centímetros cúbicos y, dentro de esta categoría, una gran mayoría de personas la conducen con un permiso B, que es lo que coloquialmente llamamos B+3, el permiso B con 3 años de antigüedad.

En cuanto a los indicadores de uso del casco o de consumo de alcohol, hay una tasa de no uso del casco en la siniestralidad mortal y grave del 4 %, y un dato preocupante, un porcentaje de positivos en las pruebas de alcohol de las que disponemos superior al 30 %.

En cuanto a los turismos y el reparto, por tipos de servicio, podemos hablar de la presencia del taxi, del alquiler sin conductor o con conductor, que está alrededor del 7 % en el conjunto del país, de nuevo con una presencia mayor en las ciudades más grandes. La tasa de no uso del cinturón es del 24 % y el porcentaje de positivos en las pruebas de alcohol es del 10 %.

Dos datos más relacionados con las bicicletas y los vehículos de movilidad personal. En cuanto al lugar donde ocurre el accidente —en calzada, en carril o acera bici o en acera—, en la bicicleta, casi seis de cada diez siniestros mortales o graves tienen lugar en calzada y un 20 % en carril o acera bici. En el vehículo de movilidad personal, aproximadamente la mitad tienen lugar en calzada y el 30 % en carril o acera bici. En el caso de los denominados patinetes —utilizo datos de 2020, que son nuestros primeros datos sólidos y consolidados—, hay un porcentaje importante de no uso del casco en las víctimas mortales y graves del 46 % en la bicicleta y del 80 %, aproximadamente, en el vehículo de movilidad personal.

Ya para cerrar el marco, quería hablar de datos de sanciones. Por la importancia de la vigilancia y de la actividad de las policías locales en las ciudades, en el año 2019, al registro de la Dirección General de Tráfico se notificaron más de 410 000 sanciones con pérdida de puntos por denuncias de policías locales,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 7

y los preceptos infringidos más importantes son los relacionados con la velocidad en un tercio de los casos, con los semáforos en uno de cada cuatro casos y con el uso del teléfono móvil en, aproximadamente, un 16 %.

No quiero aburrirles mucho más con los datos. Espero que tanto la comparecencia como el resumen que les he entregado puedan servir para dar un marco adecuado a las discusiones y las reflexiones que hagan en estas sesiones.

Quedo a disposición de sus señorías. Muchas gracias, presidente.

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

Pasamos al turno de los grupos parlamentarios. En primer lugar, tiene la palabra la portavoz del Grupo Republicano, la señora Cunillera. Perdón, la señora Granollers. Siempre recuerdo el nombre de Cunillera, no sé por qué, de otras legislaturas. Señora Granollers, perdón, cuando usted quiera.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias. De todas formas, con señora Cunillera también hago honor a mi madre, y me parece perfecto. **(Risas)**.

Muchas gracias por sus explicaciones. Voy a ser muy breve. Le voy a preguntar por dos o tres cosas que nos ha explicado.

Cuando nos referimos al autobús como servicio público, entendemos —porque ahora hablamos de la siniestralidad urbana— que esto también va ligado con que a veces tiene que llegar mucha gente desde zonas rurales y no puede hacerlo con transporte público. Aquí sí que le haría una mención del transporte público para intentar reducir los coches en zonas urbanas. Por ejemplo, los datos avalan que el autobús es más seguro y más eficiente que el vehículo privado para llegar a las ciudades. ¿No les parece que sería una buena medida impulsar su utilización, aumentando los kilómetros a los que puede ir por autovías, para que así fuera más ágil y pudiera llegar más rápido a las ciudades? Por ejemplo, en vez de circular a 90 kilómetros, que pueda llegar a circular a 110 kilómetros/hora y, así, avanzar un poco. Esto quizás atraería más viajeros.

También pensamos que, tal y como ha dicho, no avanzamos en los siniestros en las zonas urbanas, pero si siempre seguimos haciendo lo mismo, no podemos esperar un resultado diferente. ¿Qué políticas van a aplicar distintas a las que se han aplicado hasta ahora para intentar reducir estos resultados? Nosotros, por ejemplo, pensamos que una buena educación vial —esto lo digo casi cada vez que intervengo— es muy necesaria, y no solamente para la gente que conduce, porque está claro que un peatón o un ciclista sufren muchos accidentes y no tienen por qué tener una formación vial porque no se han sacado un carné. O sea, creemos que es muy necesaria esta educación. Le hablo de los cursos de reeducación y sensibilización para recuperar los puntos. Ha habido un antes y un después en seguridad vial después de hacer estos cursos. Viendo la gran labor que se ha realizado en ellos, ¿por qué no nos planteamos que se puedan realizar estos cursos cada diez años después de la obtención del carné o que incluso se puedan dar a partir de la ESO o en el Bachillerato para intentar concienciar? Creemos que es muy necesaria la concienciación sobre el consumo de drogas o de alcohol. Hay que concienciar a esta gente joven para que vean las graves consecuencias que conlleva.

Creo que esto es todo. Gracias.

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

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

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

Muchísimas gracias por su exposición, señor Gómez. Voy a ser muy breve.

Quisiera saber su opinión, como director del observatorio, respecto a este cambio de la nueva ley de tráfico, si le ha parecido que estos cambios que se han llevado a cabo son suficientes o si ha echado en falta alguna reforma en esta nueva ley de tráfico que mejore la seguridad vial. Con respecto a los municipios, ¿cree usted que realmente se está a la altura de las necesidades que supone la nueva conducción, sobre todo de los vehículos de movilidad personal, o realmente las ciudades y los pueblos pequeños siguen sin adaptarse al uso de este vehículo que va aumentando año a año? ¿No cree también que el nivel de persecución y de responsabilidad de los infractores que conducen cualquier tipo de vehículo no está a la altura del que debería tener la propia Administración, condicionando que tengamos vías más seguras, tanto urbanas como interurbanas?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 8

Por último, también quiero preguntar por el sistema ARENA2, que, como bien ha comentado, se puso en marcha en 2013-2014, a través del cual la Policía local empieza a comunicar los distintos siniestros que están produciéndose. ¿Este sistema está funcionando al cien por cien o aún hay municipios que no comunican esos accidentes, aunque sean leves, sobre todo de los vehículos de movilidad personal? No hay datos sobre estos vehículos. Realmente cuesta trabajo encontrarlos, y a veces uno los encuentra a través de la prensa y de algunos medios de comunicación. ¿Llegan realmente a la DGT todos los datos de esos accidentes que producen los patinetes eléctricos, tanto los que dan como consecuencia un fallecimiento o heridas de distinta gravedad?

Solo eso. Gracias.

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

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

Muchas gracias, señor Gómez, por su explicación. Nos ha detallado, a través de los datos, la situación de la seguridad vial en el ámbito urbano y nos queda bastante clara, pero los datos se empeñan tozudamente en demostrar ese estancamiento —al que usted ha hecho referencia— que en términos tanto generales como específicos no se está corrigiendo. Así, de manera más concreta, en zona urbana entre 2010 y 2019 el número de accidentes con víctimas muestra una tendencia manifiestamente creciente: de 46 300 a 66 700. Los municipios con número de habitantes comprendido entre 100 000 y 500 000 habitantes se mantienen como los más peligrosos, ya que registran anualmente una media del 26,9% del total de fallecidos. Por su parte, los datos de los usuarios vulnerables —que no los voy a citar—manifiestan claramente ese estancamiento al alza. Ante todo eso y ante estos datos, ¿qué conclusiones puede extraer acerca de las causas que dan lugar a que se consoliden estos datos, con una tendencia creciente en la siniestralidad vial urbana? ¿Cuáles son las medidas más eficientes, eficaces y persistentes que podrían aplicarse o que van a aplicarse para romper esta tendencia de estancamiento creciente —añadiría yo— y alcanzar los objetivos de reducción de al menos el 50% al final de la presente década?

Ya que hablamos de movilidad urbana, hablemos de los patinetes, de los vehículos de movilidad personal. Recientemente, el pasado 21 de marzo, entró en vigor la Ley de Tráfico, en la que a través de enmiendas al proyecto de ley se establecieron y se regularon por fin los vehículos de movilidad personal. Se estableció que los usuarios de estos vehículos deberían utilizar cascos en los términos que reglamentariamente se determinen. No tenemos noticias de cómo se va a reglamentar y es preocupante. Está preocupada la sociedad y queremos saber si tienen noticias y si saben por dónde se van a posicionar y qué medidas van a reglamentar para proteger la integridad física de los usuarios de los patinetes. Concretamente nos gustaría saber qué medidas están adoptando la DGT y el observatorio, en concreto, para lograr un registro cualitativo y cuantitativo, sólido y de utilidad con respecto a la siniestralidad vial de los vehículos de movilidad personal. Hemos visto un dato del 2% —corríjame si no es así— en el año 2020.

Difícilmente creemos que se pueda programar una nueva estrategia que ya ha aprobado el Consejo Superior de Tráfico —todavía no el Gobierno, no nos consta— y que esta Comisión desconoce —por eso hemos pedido la comparecencia, para que nos informe el Gobierno en esta Comisión—, sin conocer los datos de la anterior estrategia, sin tener una valoración de esa estrategia. En diciembre de 2020 usted nos comentó que en mayo o junio del año pasado estarían los datos y que en poco tiempo podríamos tener ese análisis. Seguimos sin conocerlo. ¿Ya han realizado esa valoración? ¿Cuándo nos podrán informar de la misma?

Aprovechando que tal vez usted sea una de las personas que mejor conoce los datos de la siniestralidad, quería que nos comentara qué le parecen las cifras de siniestralidad vial en estos momentos en las carreteras interurbanas. Los datos hasta el 3 de abril son muy preocupantes, con un incremento de fallecidos del 32% respecto al año anterior. ¿Qué está ocurriendo? Tras tantas medidas adoptadas, ¿a qué se debe este aumento de la siniestralidad vial en las carreteras?

Una última pregunta —y ya finalizo, presidente— sobre el Real Decreto 970/2020, que estableció el límite de 30 kilómetros/hora en las vías de un único carril. Nos consta —y así lo preguntamos— que había determinadas ciudades o ayuntamientos que estaban valorando incrementar esa velocidad a 50 kilómetros hora en determinados carriles. ¿Le consta al observatorio cuántos ayuntamientos han aumentado la velocidad de 30 a 50 kilómetros/hora en las ciudades?

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 9

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gamazo.
Para concluir, tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Ortega Domínguez.

El señor **ORTEGA DOMÍNGUEZ**: Gracias, presidente. Buenas tardes, señorías.

Gracias, señor Gómez, por su exposición. Le quería realizar algunas preguntas con respecto a alguna de las cuestiones que ha comentado. Me ha llamado la atención el dato del transporte público, que solo el 13% de los desplazamientos se producían en transporte público. Dice que tenía una línea ascendente, pero que la COVID lo ha paralizado. Mi percepción quizá era otra. Evidentemente, los datos son objetivos, pero, por ejemplo, en mi ciudad, en Cádiz, estaba absolutamente estancado desde hace muchísimos años. No sé si el observatorio tiene localizada cuál es la mejor manera de fomentar el transporte público, si es una cuestión de precio, de frecuencia o de dificultar el uso del vehículo, como quizás estén haciendo en alguna ciudad para forzar ese aumento del transporte público.

Por otro lado, en el tema de los vehículos de movilidad personal, a mí me gustaría saber si tienen localizado a quién o a qué está sustituyendo principalmente el vehículo de movilidad personal, si al peatón, al bus, al coche, a la bicicleta, y si está teniendo un efecto positivo o negativo en la seguridad vial la introducción del vehículo de movilidad personal.

En cuanto a los siniestros en ciudades, me gustaría saber si tienen alguna identificación de si el motivo principal es una falta de atención por los nuevos medios, como teléfonos, *tablets* y demás, o si es una cuestión de falta de respeto a lo conocido, por así decirlo: estoy muy acostumbrado a ir por mi calle y no presto la debida atención que debería prestar y se producen estos siniestros. Sería la parte de falta de atención que se pueda estar dando en el siniestro.

Y en cuanto a las personas mayores, ha dicho, si no he entendido mal, que el porcentaje de personas mayores que tienen siniestros es superior al porcentaje de personas mayores de la población. ¿Esto a qué está respondiendo exactamente? ¿Cuál sería la solución mejor para evitar este tipo de cuestiones, peatonalizar o reducir velocidad? Lo digo porque las personas mayores, en muchas ocasiones, tienen reticencia a peatonalizar porque necesitan del vehículo, precisamente, para poder desplazarse, incluso para cuestiones como hacer la compra. No sé si tienen ese tipo de cuestiones localizadas.

Por mi parte, nada más y muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

A continuación, vuelve a tener la palabra el señor Gómez por el tiempo que estime oportuno, que no tenemos problema.

El señor **DIRECTOR DEL OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL** (Gómez Méndez): Gracias, presidente.

Muchas gracias a los portavoces por las preguntas. Intentaré responder en orden, aunque algunas cosas son comunes a varias de ellas.

En cuanto a las preguntas de la portavoz de Esquerra Republicana, lo cierto es que no me constan estudios sobre el tema. Ahora mismo no nos hemos hecho ningún planteamiento sobre un posible incremento de los límites de velocidad y, personalmente, creo que *a priori* podría tener un cierto efecto negativo sobre la seguridad. Desconozco el impacto que podría tener en la cuota modal que actualmente tiene el transporte de media y larga distancia.

Respecto a las líneas que vamos a aplicar en el ámbito local y, en particular, en los temas de educación, concienciación y formación que se han mencionado en las políticas urbanas para los próximos años o nuestra visión de las mismas, las grandes líneas estratégicas creo que las expuso el director general de Tráfico en su comparecencia de finales de 2021 sobre la estrategia de seguridad vial. Les daré los títulos de las líneas estratégicas tal y como los expuso. En la parte específica de ciudades, queremos trabajar para integrar la seguridad vial en las políticas municipales, medioambientales, de movilidad, etcétera, a través, fundamentalmente, de los planes de movilidad urbana sostenible, esto es, asegurar la presencia de la seguridad vial en los planes. Vamos a trabajar en la adaptación de la normativa a la realidad urbana, con el próximo hito que tiene que suponer la reforma del Reglamento General de Circulación, cuyo objetivo es que tenga un peso muy específico la seguridad vial urbana. Queremos potenciar el diseño urbano y realizar una gestión integral de la velocidad; esta es una línea que gira alrededor del nuestro concepto de velocidad segura y de los nuevos límites de velocidad aplicables con el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 10

Real Decreto 970/2020. Tenemos una visión de esta medida a medio y largo plazo, con lo cual, creemos que en lo que hay que trabajar ahora es en la infraestructura para lograr una correspondencia mejor entre el diseño y la velocidad. Otra de las líneas estratégicas es garantizar una accesibilidad universal. Esto va en la línea de nuestra preocupación por los peatones víctimas y, en particular, por las personas mayores. Hay que aumentar la seguridad en ofertas públicas, concesiones y autorizaciones; aumentar la seguridad de la distribución de mercancías y potenciar la conectividad y la digitalización. Estas serían líneas específicas de seguridad vial en ciudades. Después, hay muchos temas transversales de datos, de seguridad vial laboral, de seguridad de los vehículos y, desde luego, las políticas de formación, educación y concienciación.

En el caso concreto de la educación vial o educación en los colegios, este año ya se están aprobando los reales decretos del Ministerio de Educación sobre el currículum básico en las etapas de educación primaria, secundaria y en el bachillerato. Se trata del currículum básico que luego tiene que ser desarrollado, primero, por comunidades autónomas y, después, por centros escolares, y en él ha habido importantes novedades en materia de educación vial, muy centrada en la movilidad sostenible y activa y en los desplazamientos a pie y en bicicleta. Para nosotros es un gran proyecto y confiamos en que tenga un impacto significativo en las ciudades ahora y durante mucho tiempo, en la medida en que los valores inculcados a las personas durante su infancia y juventud pueden perdurar a lo largo de su vida.

Otro de nuestros grandes proyectos son los cursos de conducción segura y eficiente. La reforma de la ley de tráfico que ha entrado recientemente en vigor va a permitir su desarrollo por orden ministerial y va a tener distintos impactos en la seguridad vial urbana, pero, específicamente, me gustaría destacar el impacto que puede tener en la seguridad de los motoristas, de las personas que utilizan un ciclomotor o motocicleta, por el gran peso que tienen en la siniestralidad vial urbana.

Coincido con la importancia que han tenido los cursos de reeducación y sensibilización y en la necesidad de mejorarlos. No estoy tan seguro de que deba haber un curso de reciclaje obligatorio cada diez años; no estoy seguro del impacto que pueda tener sobre la seguridad vial. Aunque es una medida de la que se ha hablado en ocasiones, no tengo evidencias y, personalmente, no estoy seguro de si el beneficio iba a ser significativo o no.

Respecto a las preguntas del portavoz de VOX, los cambios en la ley y, sobre todo, en la tramitación que se realizó en las Cortes Generales, creo que nos van a permitir dar pasos adelante; los propios cursos de conducción segura y eficiente son un ejemplo de ello. Ha habido también cambios que van a permitir regular mejor la circulación urbana de cara a la reforma del Reglamento General de Circulación. Va a haber algún cambio relativo a la circulación de ciclistas en ciudad, que tiene que ver con la obligatoriedad del casco en las personas que utilizan el vehículo de movilidad personal. Estas son modificaciones que después, mediante el desarrollo del reglamento, creo que nos van a permitir también dar un paso adelante.

Nosotros también apostábamos por la eliminación del límite de 20 kilómetros/hora en la ciudad. Personalmente, creo que es una modificación que está en línea con lo que podemos llamar principios del sistema seguro de desincentivar las conductas o las situaciones de mayor riesgo. El adelantamiento es peligroso y la posibilidad de rebasar el límite lo incentiva. Hay algún estudio que sugiere que en España hay una sobreoferta de zonas de adelantamiento, desde el punto de vista de la seguridad. Puede haber demasiada línea discontinua, si me permiten la expresión, y creo que esa modificación va a ser positiva para la seguridad de la carretera convencional y para reducir las situaciones de riesgo. También era necesaria la actualización de los puntos detraídos por diferentes sanciones que se ha producido en el marco de la reforma de la ley.

Han preguntado sobre las ciudades y los vehículos de movilidad personal, las políticas y los siniestros. En primer lugar, a la pregunta de si las ciudades se están adaptando lo suficientemente rápido para estos vehículos, le diré que seguramente todos estamos teniendo dificultades para adaptarlos. En la Comisión Europea hay reuniones frecuentes para que cada país exponga sus normas técnicas y su edad mínima, si va a haber un seguro, si va a haber casco obligatorio. Las ciudades se mueven con el marco que dan los Gobiernos y aquí todos los Gobiernos europeos están frente un fenómeno nuevo, sobre el que no hay tanta información como la de otros medios de desplazamiento; se conoce un poco peor. Siempre creo que nos movemos a una velocidad inferior a la que la realidad nos marca. Creo que ha habido progresos, tanto por parte de las ciudades como en las normas nacionales que les tienen que dar marco, aunque también es cierto que está pendiente la modificación del Reglamento General de Circulación, donde va a haber una serie de normas importantes sobre los vehículos de movilidad personal en términos del uso del casco

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 11

o la edad mínima. Con el consenso de las ciudades, tenemos que dar el marco adecuado para la seguridad de estos vehículos.

Respecto al funcionamiento de ARENA2 y la comunicación tengo que decir que en la notificación de los siniestros más leves siempre puede haber una cierta variabilidad entre municipios. En la página web tenemos publicados hasta 2020 todos los siniestros notificados por los más de ocho mil municipios de España, y ahí también se puede evaluar un poco el nivel de notificación. Creo que la siniestralidad leve ahora es estable y es elevada, pero siempre hay una porción de ella que es difícil de captar, porque a veces las propias policías no tienen conocimiento de que ha ocurrido el siniestro. Hay diferentes motivos por los que un siniestro puede no llegar al sistema, y este sería uno de ellos, que la policía sencillamente no lo conoce o, si lo conoce, no tiene información suficiente o tiene un problema de recursos técnicos o humanos. Es más, en esta última parte, en la parte de prestar apoyo a las policías, en la parte de la formación y de la concienciación de la importancia de unos buenos datos, es donde estamos trabajando en el observatorio, en colaboración con las jefaturas y las policías.

Respecto a las administraciones públicas y, en particular, a los titulares de las vías, estaría mal que yo hablara por ellos. Por las reuniones con ellos y por las reuniones para la elaboración de la estrategia puedo decir que hay una apuesta muy fuerte por la gestión de la seguridad de la infraestructura. En 2019 se aprobó una importante directiva europea que regula procedimientos de auditoría, inspecciones y evaluación del nivel de la seguridad de la red. Bien es cierto que solo va a ser obligatorio para las autopistas y para una parte de las autovías, pero veo una clara voluntad de extender su aplicación a toda la red viaria y, en particular, a la red convencional, que es donde tenemos la mayor parte de la siniestralidad mortal y grave. Creo que la directiva europea proporciona un marco y, por así decirlo, nos da el estado del arte en lo que es una adecuada gestión de la seguridad de las infraestructuras interurbanas, y considero que los titulares de la vía tienen una voluntad clara de avanzar en la aplicación de estos procedimientos a cada vez una mayor parte de la red viaria.

Si me permiten, paso a las preguntas y comentarios del portavoz del Grupo Popular. Respecto al estancamiento de la siniestralidad y al aumento de la siniestralidad leve, bien es cierto que en el caso del total de siniestros hay un efecto de notificación, pero, en cualquier caso, el diagnóstico creo que es coincidente. En cuanto a las causas y medidas, creo que he intentado resumir antes, en respuesta a la pregunta de la portavoz de Esquerra Republicana, el panorama de medidas, y espero haber dado un resumen adecuado. Respecto a la medida concreta sobre la que me preguntaba en relación con la reglamentación del casco en vehículos de movilidad personal, es un tema que debe incluirse en la modificación del Reglamento General de Circulación, que debe comenzarse próximamente. Lo cierto es que la posición de mi organismo en materia de seguridad vial urbana en general es que las medidas deben venir consensuadas y acordadas con los ayuntamientos. Cuando se inicie el proceso de audiencia y consulta para la modificación del reglamento de circulación, la voz de los ayuntamientos va a ser importante en cuanto a cómo se debe reglamentar el casco y en la cuestión de la edad; porque más allá de si casco sí o casco no, va a estar también la cuestión de la edad, a partir de cuándo se debe utilizar. En este tema y en todos los demás que ahora hay sobre la mesa en materia de seguridad vial urbana su voz va a ser importante.

Respecto a las medidas concretas en materia de siniestralidad urbana y de notificación de siniestros que he entendido que debe impulsar el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, les diré que, dadas nuestras competencias en el ámbito urbano, podemos y debemos ser importantes en varios ámbitos. Uno es el de evaluación de medidas, y aquí casi me adelanto a la última pregunta que me ha hecho sobre la evaluación del nivel de aplicación y la efectividad del real decreto de medidas urbanas. Estamos trabajando en ello y recopilando datos sobre su impacto, pero no tenemos todavía información consolidada. Desde luego trabajamos con las policías locales para la recogida y análisis de los datos. Creo que también podemos ser importantes en materia de planificación urbana. Hablaba antes de la integración de la seguridad vial urbana con otras políticas urbanas en el marco de los EMUS y de los planes y estrategias urbanas. Ahí es también donde podemos contribuir y, en general, a estudiar aspectos sobre los me gustaría disponer de más información. Alguno ya está sobre la mesa, como la influencia que tiene la accesibilidad del entorno de los trayectos o los recorridos peatonales en la seguridad de los peatones, particularmente de las personas mayores o con movilidad reducida. Ese riesgo de siniestralidad y el seguimiento y evaluación de los nuevos límites de velocidad urbanos son dos ámbitos de estudio importantes en los próximos años.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 12

Respecto a la valoración de la anterior estrategia, es cierto que está hecha —de hecho, hubo un trabajo conjunto con la inspección de nuestro ministerio— y no está publicada. Es algo que solventaremos próximamente. Y le agradezco el comentario. Sobre la evolución de la siniestralidad en vías interurbanas, nosotros tenemos un inconveniente, y es que parte de la información no está disponible en el momento y me resulta complicado hacer una asignación o una imputación de causas precisa. El año comenzó con más siniestros en vías de alta capacidad, por encima del incremento de la movilidad correspondiente en ese tipo de vías. Se ha sugerido que pueda estar relacionada con la liberalización de tramos de peaje, pero es un tema que estamos estudiando y no tengo todavía una respuesta a esa cuestión en concreto.

Acabo con las preguntas y comentarios del portavoz del Grupo Socialista. Respecto a la forma de fomentar el transporte público, no sé si me siento autorizado, frente a otros especialistas en materia propiamente de transporte y movilidad, para enfocar esa pregunta. Los datos que hay ahora mismo sobre transporte público es que estamos como al 80 % de recuperación respecto a los valores prepandemia. Creo que, desde todos los puntos de vista, de movilidad, de sostenibilidad, de medio ambiente, de salud, es importante recuperar, a ser posible, una tendencia creciente en el transporte público. De entre todos los de carretera, es el medio de desplazamiento más seguro para las personas que van dentro; incluso en ciudad, si uno ve los datos, los siniestros que causa o los daños hacia terceros son muy pocos.

Vehículos de movilidad personal. No tengo un estudio propio sobre el cambio modal. Los estudios que he consultado sugieren que está sustituyendo a desplazamientos no del vehículo privado, sino a desplazamientos a pie o en transporte público. Seguramente, no es lo que nos gustaría todos, porque sustituye movilidad activa y sostenible por otra forma de moverse. El impacto que tiene sobre la seguridad vial. Es un fenómeno incipiente y estamos viendo datos. La ciencia necesita, a veces, generar los datos y, luego, acumularlos durante un tiempo para poder extraer conclusiones claras. Nosotros hemos tenido los primeros datos —no sé si he dado los valores absolutos en la presentación—: siete personas fallecidas, noventa y tres hospitalizadas y más de mil personas heridas leves. Lo cierto es que las policías también están haciendo un esfuerzo para comunicarnos los datos que nos permitan evaluar mejor el nivel de seguridad de estas personas. Pero, bueno, yo creo que es un fenómeno. Quizá lo que se debe monitorizar cuidadosamente, por su tendencia creciente y también por las situaciones, es la convivencia con otras formas de desplazarse, particularmente a pie, porque es donde más nos preocupa. Se han realizado esfuerzos, como el de las últimas campañas de concienciación sobre el uso de aceras por parte de usuarios de bicicletas y vehículos de movilidad personal, con las que pretendíamos no solo informar de las normas a estas personas, también crear un poco de presión social por parte de las personas que se desplazan a pie.

Respecto a las personas mayores, yo soy un firme partidario de la apuesta por la accesibilidad y de las zonas 30. Con el real decreto que entró en vigor en mayo del año pasado ya se han generalizado los límites de 30 o de 20. Es cierto que hay una parte de ellos que pueden tener reticencias si tienen que desplazarse a pie, pero lo cierto es que las cifras son las que son. En el caso de las personas mayores, casi tres de cada cuatro implicadas en un siniestro mortal o grave se estaba desplazando a pie. Es cierto que hay un cierto porcentaje que va en turismos y hay también un porcentaje, no despreciable, que va en moto o en bicicleta, pero creo que hay que priorizar la seguridad de las personas que se desplazan a pie, y ahí creo que las dos vías son mayor accesibilidad y velocidades más seguras.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gómez, muchísimas gracias por su comparecencia y por su asistencia, una vez más, a la Comisión y por ofrecernos los datos que nos ha ofrecido. Muchísimas gracias y a su disposición.

Si les parece, despedimos al compareciente y recibimos al siguiente compareciente para continuar hablando de la seguridad vial en el ámbito urbano, que es muy importante. Está ya con nosotros el alcalde de Donostia-San Sebastián y, seguidamente, pasaremos a su comparecencia.

Gracias. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR ALCALDE DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN (GOIA LASO). (Número de expediente 212/002144).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a continuar, señorías, con el orden del día. Una vez sustanciada la comparecencia del director del Observatorio de Seguridad Vial, que nos ha dado a conocer los datos y la situación, creo que lo más importante es escuchar a los representantes de los ayuntamientos que, sin

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 13

duda, y como también decía el director observatorio, tienen un papel decisivo y mucho que decir sobre la seguridad vial de nuestras ciudades y nuestros municipios.

Para empezar este ciclo de comparecencias, en el que vamos recibir a varios alcaldes de ciudades medianas, grandes y más pequeñas, nos acompaña el alcalde de Donosti, de San Sebastián, don Eneko Goia Laso, al que agradecemos que esté con nosotros esta tarde. Sin más dilación, le damos la palabra para que tenga una primera intervención por tiempo de quince o veinte minutos y, a continuación, intervendrán los grupos parlamentarios.

Muchas gracias.

El señor **ALCALDE DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN** (Goia Laso): Muchas gracias y buenas tardes. Gracias por habernos invitado a comparecer en esta Comisión para hablar, precisamente, de seguridad vial.

El motivo de que San Sebastián tenga algo que decir al respecto es que, según los datos que ofrece UNESPA del año 2020, nuestra ciudad resultó ser la más segura desde el punto de vista de tráfico. Esto es así en lo que al año 2020 se refiere, aunque fue un año en todos los aspectos bastante excepcional por las circunstancias que se produjeron, sobre todo a partir del mes de marzo, cuando hubo un descenso notable de la siniestralidad en la ciudad, que repuntó en el año 2021, pero sin alcanzar los números de 2019, porque desde los últimos diez o veinte años la ciudad de San Sebastián registra un descenso paulatino de la siniestralidad en su término municipal. Esto se debe a varios factores, principalmente al proceso de transformación urbana que la ciudad de San Sebastián ha acometido desde hace ya bastantes años, al igual que la mayoría de las ciudades que estamos embarcadas en un cambio del sistema de movilidad en las mismas, con distintas actuaciones. Por destacar algunas, diría que en el caso de San Sebastián existe una clara apuesta por la bicicleta como medio de transporte que se remonta a los años ochenta, pero sobre todo por el desplazamiento a pie, que representa la mayor parte de los desplazamientos en nuestra ciudad, algo que, además, nosotros queremos fomentar tratando de configurar la propia ciudad de la forma más amable para que esto sea posible. Asimismo, en este momento también estamos inmersos en una reflexión sobre lo que es la determinación de una zona de bajas emisiones, en la que el tráfico rodado seguramente se reducirá en parte, propiciando de esa manera que haya una mejora en la seguridad vial de dos ámbitos en los que se van a establecer estas zonas de bajas emisiones.

Por otra parte, en el caso del Ayuntamiento de San Sebastián, en lo que respecta a seguridad vial, trabajamos esta cuestión desde hace ya bastantes años dentro de lo que es la agenda global de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en la que se fija como objetivo la reducción del número de personas fallecidas y heridas graves en accidentes en nuestra ciudad. Con ese objetivo y con la visión de reducir la accidentalidad a cero, a ser posible, tenemos marcado un objetivo intermedio, y es que de cara al año 2030 se reduzcan las víctimas globales y personas heridas graves en un 50 % respecto a 2020. Para ello, contamos con un servicio de seguridad vial dentro de lo que es el propio ayuntamiento, que se conforma con integrantes de distintos departamentos. Voy a hacer una precisión, porque en el caso de San Sebastián —no se da en todos los municipios— existe una división entre la guardia municipal, responsable de la seguridad ciudadana, y los agentes de movilidad, una figura que surgió aproximadamente hace unos doce años y que tiene la tarea de velar por la seguridad vial de la ciudad, siendo un cuerpo diferente a la guardia municipal. Por tanto, contamos con un cuerpo específico dedicado a lo que es el tráfico de la ciudad, compuesto por setenta y cinco personas y que tiene como principal responsabilidad velar por el correcto discurrir del tráfico en la ciudad de San Sebastián.

El servicio de seguridad vial que tenemos en el ayuntamiento está compuesto por integrantes de distintas áreas, el de la propia guardia municipal, pero también el de los agentes de movilidad y también el de técnicos del departamento de movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián. Este servicio del ayuntamiento trabaja, básicamente, para lograr tres objetivos generales: el primero de ellos, ser palanca de cambio y tratar de promover una nueva cultura de la seguridad vial de la ciudad, interactuando con el mayor número posible de agentes sociales; el segundo gran objetivo, concienciar y fomentar hábitos de conducta para conseguir una movilidad segura, sostenible y saludable, y el tercer gran objetivo, visibilizar y reforzar un cambio de paradigma de la movilidad de la ciudad basado en los medios activos, como son los modos a pie y bicicleta, fundamentalmente, frente a aquellos otros modos no activos basados en modos motorizados, fundamentalmente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 14

En lo que a objetivos específicos se refiere, este servicio busca, por una parte, dar a conocer la creación del propio grupo de seguridad vial; despertar el interés por la seguridad vial en diferentes sectores de la sociedad; crear una cultura de la seguridad vial; detectar qué situaciones pueden ser potencialmente peligrosas en la ciudad y tratar de dar respuesta a las mismas; reducir, por supuesto, el número de accidentes; buscar herramientas para incrementar la seguridad vial en entornos especialmente vulnerables, y mejorar la seguridad vial de la ciudad favoreciendo formaciones y prácticas que amplíen la consciencia en la ciudadanía sobre la propia responsabilidad de los modos de transporte que elegimos para movernos.

Hay que decir —lo he dicho anteriormente— que, atendiendo a lo que es el reparto modal de la ciudad, los modos elegidos por los y las donostiarros nos hablan, fundamentalmente, del modo a pie como modo prioritario que los ciudadanos eligen para desplazarse, y eso es algo que nosotros queremos seguir fomentando desde todo punto de vista, el de la seguridad vial, pero también desde el punto de vista de la sostenibilidad y de la salud de nuestros ciudadanos, porque es un buen hábito hacer desplazamientos a pie. Asimismo, la bicicleta es otra de las grandes apuestas de la ciudad de San Sebastián, que ha conocido un importante desarrollo en estos últimos años con una cada vez más tupida red de vías ciclables, dedicadas exclusivamente a las bicicletas, y con un sistema de alquiler público de bicicletas que está teniendo un desarrollo notable en estos últimos casi dos años que lleva en marcha. Se sustituyó el anterior sistema, porque no funcionó, por este, que en este momento está operativo, está funcionando, y tiene una muy buena respuesta por parte de la ciudadanía. Además de esto, nuestra ciudad, como he dicho, también está inmersa en un proceso de transformación, con la extensión de zonas 30 en la mayoría de la ciudad en estos últimos años, excepto algunas vías principales que deben garantizar también la puntualidad del transporte público, porque de otra manera su servicio se vería afectado de forma negativa. También tenemos establecidas cada vez más zonas de coexistencia con un límite de velocidad de 10 kilómetros/hora en el que conviven distintos modos de transporte, incluso el desplazamiento a pie.

Como mencionaba, el Servicio de Seguridad Vial que tenemos en el Ayuntamiento de San Sebastián, formado por un equipo que es interdepartamental, de distintos departamentos que pueden tener relación con la materia de la que se trata, trabaja con el objetivo de abrir cuantas más colaboraciones mejor, con distintos colectivos y con distintos agentes que tiene la propia ciudad y que pueden verse relacionados de alguna manera precisamente con la cuestión de la seguridad en lo que a movilidad se refiere. En ese sentido, el público objetivo con el que se trabaja en distintas actividades está relacionado con ámbitos educativos, tanto de educación primaria como de formación profesional o universidades; también, con colectivos de motoristas, con personas mayores, con personas invidentes o que tienen diversidad funcional, con colectivos vulnerables de la movilidad, con sanitarios, con polígonos industriales, con empresas, con hogares de la tercera edad; es decir, con distintos colectivos que pueden tener una especial sensibilidad con respecto a lo que es la materia.

Y, como entes colaboradores con este Servicio de Seguridad Vial, tenemos, por una parte, distintos departamentos del propio ayuntamiento o distintos planes del propio ayuntamiento, entre ellos: el plan interno sobre el cambio climático, el Servicio Vasco de cumplimiento de penas del Gobierno vasco —y esta es una experiencia que está resultando muy gratificante—, el propio Departamento de Tráfico del Gobierno vasco, como he dicho, los motoristas o del servicio de promoción de la salud del propio ayuntamiento y un proyecto de participación ciudadana que tenemos en marcha también en el Ayuntamiento de San Sebastián, con personas mayores de 65 años.

Las líneas de trabajo que se desarrollan lo hacen básicamente en colaboración con distintos agentes y con otras instituciones. Voy a mencionar algunas de ellas. La primera, por ejemplo, es la que conecta la seguridad vial con la labor de reinserción vial realizada desde el juzgado; en concreto, desde el Servicio Vasco de cumplimiento de penas. En este ámbito se desarrolla un trabajo con las personas que por sentencia judicial han tenido la pérdida de la licencia por algún comportamiento inadecuado. Evidentemente, en los trabajos de reinserción vial participa el propio Servicio de Seguridad Vial municipal, una línea de formación y sobre todo de sensibilización que creemos que está teniendo un buen resultado. Al menos esa es la valoración que se hace desde el propio servicio.

También, junto con la agencia de empleo del País Vasco —Lanbide—, se hace otro trabajo de formación destinado fundamentalmente a personas trabajadoras en atención sociosanitaria, a personas que se dedican a cuidados. Con estas también desarrollamos una línea de formación básicamente en cuestiones de seguridad vial que está teniendo un recorrido que consideramos interesante.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 15

Con empresas también se realiza trabajo de formación en ámbito de seguridad vial y, como he dicho, sobre todo, con centros educativos. Es verdad que en estos dos últimos años esta actividad, que ha sido una de las más notables que viene desarrollándose desde hace ya bastantes años en San Sebastián, se ha visto de alguna manera ralentizada por las circunstancias que todos conocemos y porque el coronavirus nos ha impedido trabajar con normalidad con los centros educativos, pero tiene una gran demanda y se realiza una gran labor. Por poner un ejemplo y dar algún dato, con educación secundaria se ha trabajado con 817 alumnos en el año 2021 y en educación primaria con 180 alumnos, son números considerables. Es una actividad formativa que, además, se complementa con un campaña en la que el Gobierno vasco trabaja —y en la que nosotros también colaboramos— en aras de la sensibilización con los más jóvenes, que es *Don't be a dummy*, que suele juntar a varios chavales y chavalas de centros educativos en un teatro de la ciudad donde se les da testimonio directo de personas que han sido víctimas de accidente y las consecuencias que estas personas tienen —porque estén en silla de ruedas, etcétera—, también con bomberos, con guardias municipales o con agentes de movilidad que han vivido situaciones extremas en algún caso como consecuencia de la siniestralidad. Yo creo que es una labor bastante interesante desde el punto de vista de la concienciación de las personas más jóvenes fundamentalmente.

Como he dicho, estos dos últimos años han tenido una actividad con centros educativos difícil de llevar a cabo, porque este equipo, este Servicio de Seguridad Vial del propio ayuntamiento se va desplazando a los distintos centros educativos para ir trabajando con los propios alumnos y eso no ha sido sencillo en estos dos últimos años, pero ahora ya estamos recuperando la actividad con absoluta normalidad.

Finalmente, con los centros educativos también hay un trabajo que en euskera se denomina Eskola bidea, que quiere decir camino a la escuela, que también está obteniendo, yo creo, que muy buenos resultados, y consiste básicamente en la definición de los itinerarios peatonales principales que los chavales y chavalas utilizan para ir a al colegio y diseñar conjuntamente con la dirección de los centros esos itinerarios de la forma más segura posible, haciendo distintas adaptaciones en la vía urbana para garantizar que eso, efectivamente, sea así y que esos itinerarios sean itinerarios básicamente seguros para los alumnos que van a esos centros educativos. Yo creo que tiene un resultado muy satisfactorio, al menos así es como nos lo trasladan también las propias direcciones de los centros. Bueno, la verdad es que tenemos la firme convicción de seguir trabajando de la mano con todos ellos para ir mejorando esos itinerarios peatonales a los centros educativos.

En resumen, de alguna manera, esta es básicamente de actuación que el Ayuntamiento de San Sebastián desarrolla en lo que a seguridad vial se refiere, desde el punto de vista, como he dicho, de diseño urbano. Por una parte, todas las ciudades estamos conociendo una evolución en cuanto a modos de transporte y también diseño del propio espacio urbano, haciendo que nuestras ciudades sean cada vez más amables para el peatón —esa es para mí, desde luego, una de las actuaciones que también va a repercutir en seguridad vial de forma absolutamente determinante—, pero, por otra parte, como he dicho, trabajamos a través de este Servicio de Seguridad Vial que tenemos en el propio ayuntamiento en lo que es la propia ciudad, con los distintos agentes y otras instituciones, para fomentar comportamientos responsables en lo que a la conducción y a tráfico se refiere.

Por mi parte nada más, quedo a disposición de las preguntas que se me quieran hacer.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Goia Laso, por su intervención.

Pasarlos, a continuación, al turno de portavoces. No sé si por el Grupo Vasco, señor Barandiaran o el señor Agirretxea. **(El señor Barandiaran Benito pide la palabra)**. Señor Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Hola. Buenas tardes.

Arratsalde on, Eneko. **(Continúa su intervención en euskera.—Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego, por favor, que continúe en castellano.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Es un saludo en euskera, si no le importa.

El señor **PRESIDENTE**: Ha venido, además, el alcalde y lo ha hecho perfectamente. No hay ninguna necesidad.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Bueno, un saludo en euskera no creo que tenga nada de particular...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 16

El señor **PRESIDENTE**: Le agradezco que se dirija a todos en castellano, por favor.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Decía que buenas tardes y bienvenido, Eneko.

Desde luego, no voy a asociar ninguna precisión a la exposición que acabas de hacer. Como donostiarra, además, conozco buena parte de las actividades que serán realizadas desde el propio ayuntamiento. Únicamente me gustaría pedirte quizá que realizaras una ampliación respecto a la intervención que has tenido. Porque hay un elemento que he echado en falta en la exposición, aquel relativo al transporte público urbano. Es decir, el transporte público urbano en Donosti tiene una implantación muy muy amplia, con un grado de desarrollo y penetración tanto en la población, como en los diferentes ámbitos urbanos, que de alguna manera también forma parte de la propia política de movilidad y creo que tiene importancia, que ha sido determinante del éxito de este tipo de actuaciones y que a futuro también va a ser muy reveladora. Eso por una parte.

Y una segunda cuestión es que Donosti es una ciudad como todas, pero tiene carácter estacional en algunos aspectos, sobre todo en el ámbito del turismo. ¿Qué incidencia tiene el turismo en el ámbito de la seguridad vial? Es decir, ¿el crecimiento estacional de esa actividad ha tenido algún tipo de incidencia en que haya crecido, disminuido o haya tenido alguna variación significativa, de manera que se pueda comentar?

Simplemente esos dos comentarios respecto a dos aspectos que quizás no se han abordado en una primera intervención y no sé si en la siguiente te gustaría hacerlo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

La señora Granollers se ha ausentado. Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Sánchez del Real.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Señor alcalde, muchísimas gracias por su comparecencia.

Yo tengo un par de cuestiones. En primer lugar, el aspecto orográfico —yo creo que ha sido bastante extensivo, por buscar algún elemento—, porque algunas de las soluciones de ámbito de tráfico urbano, de peatonalización, etcétera, tienen mucho que ver también con la propia orografía y con el terreno de una ciudadanía, y evidentemente todo aquel que haya visitado la bella ciudad de la que es usted alcalde conoce algo de esas peculiaridades, que además en su caso son muy dramáticas; quisiera saber cómo lo afrontan en ese tema.

Por otro lado, nos gustaría saber qué otra peculiaridad —nos gustaría entenderlo también, sinceramente— pudieran tener las soluciones que ustedes han dado o que crea que no se han dado en otros lugares. Le ayudo incluso a lucirse en esa peculiaridad que ustedes siempre buscan, pero hagámoslo en positivo y aprendamos de cualquiera que venga a esta comparecencia.

Por lo demás, muchísimas gracias. Gracias por su comparecencia.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Mateu Istúriz.

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

Señor alcalde, muchísimas gracias por su presencia aquí. Se ve el sosiego y la tranquilidad, derivada de su actividad docente, con la que nos ha transmitido todos los logros que está realizando su ayuntamiento; bellísima ciudad, por lo que conozco y he visitado.

Usted comienza diciendo que la ciudad San Sebastián ha sido muy segura —valga la redundancia— en seguridad vial en el año 2020, pero es que los datos que ustedes mismos dieron en rueda de prensa del año 2021 reflejan una tendencia totalmente opuesta. Se han incrementado un 9,7 % más que en el año 2020, pero un 4 % menos que en el año 2019. Por eso le pregunto: ¿qué medidas está tomando el ayuntamiento para evitar que las distracciones y las infracciones de las normas de tráfico sean las causas más comunes de accidentes —452 automóviles y 328 motocicletas—? Nos preocupa también —por eso le pregunto— que haya habido en 44 siniestros vehículos de movilidad personal involucrados —patinetes—, es decir, 11 más que en el año 2020. ¿Están haciendo ustedes alguna campaña divulgativa para dar concienciación a los conductores de que el patinete eléctrico es un vehículo, con todas las regulaciones que lleva consigo, y para que además haya una presión social, como usted bien ha dicho antes, y, sobre todo, para que se cumpla la normativa vigente? ¿Han reforzado el control

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 17

policial y, como consecuencia de ello, se han incrementado las sanciones conforme también se han incrementado los accidentes de estos monopatines? Usted ha destacado las bicicletas como grandes elementos de transporte. Ha habido 181 accidentes en los que estuvieron implicadas las mismas, 45 más que en el año 2020 y 52 más que en el año 2019. ¿Qué están haciendo ustedes al respecto para tratar de paliar esto? Tres fallecimientos de conductores de motos, ¿qué están haciendo ustedes también al respecto? Y, por último, el colectivo vulnerable, los peatones, que también es una de las esencias de la ciudad de San Sebastián, el pasear, y ha habido 85 atropellos. ¿Qué nos podría usted también decir de esto? ¿Qué campañas de concienciación están haciendo para evitar que estas personas, los más vulnerables, puedan ser objeto de lesiones o incluso llegar hasta la muerte?

Usted nos ha contado unas cosas muy interesantes de su estructura administrativa en el ayuntamiento, pero no ha hablado de ese amplio programa, un nuevo modelo de movilidad, que se llama Datorren Donostia, que es el futuro de San Sebastián. Parece que en él se pone a la persona en el eje principal y de ahí se derivan la regulación de los flujos de tráfico para tener espacios amables para los mismos, incrementando a su vez los carriles de las bicicletas para que sean un medio de transporte importante. Es un proceso que está en conclusiones, están trabajándolo, y en teoría es participativo.

Pero yo le voy a plantear una serie de cuestiones que conozco que no responden a lo que ustedes han explicado. ¿Qué pasa con los atascos que se producen al cerrar el eje este-oeste en la ciudad, que hace que la zona de la plaza de Pío XII y el río esté prácticamente colapsada todos los días en horas punta? Han cerrado también el paseo de la Concha, y lo que hace es que ahora la rotonda de Lugaritz sea un lugar de importantes de atascos y, sobre todo, en los días de lluvia, que usted sabe que en San Sebastián llueve con insistencia.

Si me puede comentar algo sobre el retraso en las obras del topo y ese sobrecoste que ha habido, también se lo agradecería, porque también es uno de los ejes fundamentales sobre los cuales se va a regular la nueva movilidad en San Sebastián. Hay problemas también en lo referente a las motos, que parece ser que se les quería cobrar por el acceso a las zonas de residentes, la viñeta, y parece ser que sucede lo mismo con los coches y los comerciantes no están a gusto. En participación ciudadana, se han dejado ustedes, por ejemplo, a colectivos como el Moto Club, no se ha hablado con ellos, ni tampoco con el Real Automóvil Club Vasco Navarro. Asimismo, hay muchos comerciantes y asociaciones que no se han entrevistado con ustedes.

Voy terminando ya, señor presidente. Respecto a zonas de prioridad residencial...

El señor **PRESIDENTE**: Vaya concluyendo, señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: ..., en este caso, en estas zonas de prioridad residencial, que son las de emisiones bajas, ¿realmente se va a consentir que nada más entren los que son residentes sin tener en cuenta las emisiones que emiten sus vehículos, o se va a hacer algo más? También hay otra preocupación porque parece ser que los vehículos que no puedan estar se desplazarán a otros barrios.

Por último, quiero recordarle la importancia que tiene el sector de la automoción en el País Vasco: 300 empresas que dan empleo a 39.225 vascos, y en el año 2020 facturaron 16.605 millones de euros, un 18,5% menos que en el año 2019. Espero sus respuestas amablemente.

Muchas gracias, señor presidente.

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

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

El señor **JOSÉ VÉLEZ**: Muchas gracias, presidente.

Señor Goia Laso, buenas tardes y bienvenido a la casa donde reside la soberanía popular.

Desde la perspectiva de su experiencia de gestión, primero, quiero agradecerle la exposición que ha hecho, porque no nos ha aburrido con cifras sino con realidades, con cosas y constatación de lo que están haciendo. Pero nos surge alguna pregunta, y es que desde esa propia experiencia de gestión en el ámbito de una gran ciudad como es San Sebastián, ¿cuál es su percepción sobre la incorporación de los nuevos elementos de movilidad personal al tráfico rodado y su afectación a la relación con el peatón, sobre todo desde el punto de vista de considerar San Sebastián una ciudad amigable? ¿Cómo influye en esto la peatonalización que propone para 2023 con la zona de bajas emisiones, teniendo en cuenta que en su ciudad se usa mucho la motocicleta ligera? Es más, uno de los objetivos que ha detallado es favorecer los desplazamientos en bicicleta o a pie, y quisiera saber cómo influyen estos nuevos medios de movilidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 18

personal en esos objetivos teniendo en cuenta que parte de las personas que pasarán a utilizar los patines mecánicos o eléctricos bien son personas que provienen de lo que ustedes consideran que se debe favorecer, la movilidad en bicicleta o peatonal, o bien son en detrimento del uso del transporte público o del coche privado, que sería lo deseable teniendo en cuenta que van con un objetivo de peatonalizar en 2023 con zonas de bajas emisiones.

De nuevo muchas gracias, señor Eneko, por su exposición.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor José Vélez.

Muy bien, pues vamos a pasar a escuchar de nuevo al alcalde de San Sebastián, el señor Goia Laso. Cuando usted quiera.

El señor **ALCALDE DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN** (Goia Laso): Muchas gracias.

En primer lugar, en relación con la intervención del representante del Grupo Nacionalista Vasco, no he hablado del transporte público, no he querido centrar mi intervención en esta materia, pero es cierto que tiene una notable repercusión sobre lo que es la seguridad vial de la ciudad de San Sebastián. Fundamentalmente, en lo que al ámbito urbano se refiere, el transporte público municipal es autobús, y las cifras que presenta la Compañía del Tranvía de San Sebastián son absolutamente espectaculares, sobre todo si tienen en cuenta aspectos relativos, es decir, en proporción al número de habitantes que tiene la ciudad de San Sebastián. Y voy a dar solamente uno: en circunstancias normales —que ahora todavía no lo son, aunque estamos cerca del 90% de lo que suele ser la demanda habitual de transporte público urbano de San Sebastián a día de hoy—, en el año 2019 el servicio de transporte público municipal tenía 30 millones de viajeros al año, con 188 000 habitantes que tiene la ciudad de San Sebastián, frente a 28 millones de viajeros que tiene todo el territorio histórico de Guipúzcoa, con 700 000 habitantes; para que se vea cuál es la relación de alguna manera. Va a ser determinante —aquí se ha mencionado también por parte del representante del Grupo Popular— lo que es el topo o metro, como se quiera, que es una de las inversiones más importantes que se está abordando en este momento en San Sebastián desde el punto de vista del transporte público.

No es una inversión municipal, sino que corresponde al Gobierno vasco y, por lo tanto, lo que son los detalles de la obra, etcétera, los puede proporcionar mejor el Gobierno vasco que yo, aunque conozco cuál es un poco la situación. La previsión es que en 2024 pueda estar en servicio, lo cual dotará a la ciudad de San Sebastián de un medio de transporte público de ámbito metropolitano que yo creo que va a cambiar notablemente lo que es la ciudad, porque la oferta que representa abre unas posibilidades enormes, sobre todo de actuación, en lo que es el centro de la propia ciudad.

Respecto al carácter estacional, la seguridad vial y los atascos no están relacionados y, si lo están, muchas veces están relacionados a la inversa. Es decir, hay más seguridad vial cuando hay atascos que cuando no los hay, porque la mayoría de las incidencias se producen por excesos de velocidad y, cuando hay atascos, no hay excesos de velocidad posibles. Con lo cual, yo reconozco que estacionalmente la ciudad de San Sebastián sí sufre de retenciones durante el periodo estival, sobre todo porque tiene un gran número de visitantes a lo largo del periodo estival de todo el entorno, desde Iparralde, Bayona, Biarritz, etcétera, a todo nuestro entorno más cercano, porque finalmente en algún momento acaban viniendo a San Sebastián. Pero no genera especiales problemas de seguridad vial, son más bien de retención, luego, no están especialmente ligadas.

En cuanto a la orografía de la ciudad, claro que tiene mucho que ver, evidentemente, pero, precisamente, para intentar dar una respuesta adecuada a esa orografía que a veces es complicada en la ciudad de San Sebastián, una de las actuaciones en las que también se han dado bastantes pasos en estos últimos años es en la colocación de elementos de movilidad vertical que, además, permiten el desplazamiento de la bicicleta en su interior. Es decir, nosotros cuando hacemos un ascensor, o bien vertical, o bien inclinado, siempre lo hacemos en previsión de que las cajas puedan transportar bicicletas para que esa sea una posibilidad adicional que supere de alguna manera esa realidad orográfica que tiene nuestra ciudad.

En relación con soluciones que nosotros hayamos aportado en exclusiva, voy a mencionar dos. San Sebastián es una de las ciudades pioneras en lo que es la implantación de la red de *bidegorris*, caminos rojos en euskera, que es como llamamos a las vías ciclistas. De hecho, la primera vía ciclista independiente de calzada, es decir, aquella que da total seguridad a quien circula en bicicleta, fue construida por el primer alcalde de la democracia, Jesús María Alkain, en la Legislatura de 1979-1983, y desde entonces San Sebastián ha sido una ciudad en la que este tipo de actuaciones también ha ido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 19

conociendo un notable desarrollo con sucesivos alcaldes, y yo mencionaría que creo que en eso hemos sido pioneros.

Y la segunda cuestión, sobre la que también en alguna otra intervención se ha preguntado, es respecto a los patinetes. Bueno, yo los llamo patinetes, son elementos de movilidad o no sé cómo se les dice, pero me parece que todos nos entendemos cuando hablamos de los patinetes. Pues esta es una cuestión que nos preocupa y bastante, a tal punto, que una de las primeras ciudades que adoptó una regulación con respecto a estos elementos fue San Sebastián en el 2018, antes de que la Dirección General de Tráfico estableciera ninguna regulación; es más, nosotros la reclamábamos insistentemente porque veíamos la necesidad de que existiera, y se produjo más tarde. Nosotros lo regulamos muy claramente, primero, establecimos una limitación por edad, pues consideramos que son elementos que no deberían ser utilizados, al menos como modo de transporte, por personas menores de 16 años, porque implica riesgos, y segundo, decidimos limitar su velocidad en función de las características de los patinetes y establecer la obligatoriedad de que circularan, o bien por las vías ciclistas, o bien por calzada, y bajo ningún concepto y en ningún caso por aceras. Es cierto que, después, el cumplimiento de eso es complicado. Se hizo una campaña de concienciación y, después, una campaña de sanción, porque esto funciona normalmente así; primero se avisa, pero después, desgraciadamente, no queda otra que sancionar cuando se siguen produciendo incumplimientos.

En lo que respecta a las motos, San Sebastián tiene un parque de 26 000 motos, que sobre una población de 188 000 habitantes no está mal, y es un medio de transporte muy utilizado, sobre todo, por habitantes que viven en los barrios más altos. Es verdad —y aquí paso ya a una siguiente intervención— que en este momento tenemos abierto un proceso de participación sobre la definición de lo que es el establecimiento de una zona de bajas emisiones y referencia residencial en un ámbito de la ciudad. Pero no es cierto —lo tengo que decir así porque no son ciertas algunas de las cosas que se han dicho aquí—, por ejemplo, que no se ha hablado con el Real Moto Club, pues yo, personalmente, he estado con el Real Moto Club hablando de esto; o que no se ha hablado con los comercios o con la federación mercantil, pues yo, personalmente, he estado hablando con la federación mercantil, con la asociación de hoteles o con la asociación de hostelería. ¿Por qué? Porque este proyecto consiste en dos cuestiones, básicamente. Lo primero es una modificación de los flujos del tráfico en torno al centro de la ciudad de San Sebastián que haga que, sobre todo, la almendra central de ese centro —valga la redundancia— tenga una situación más calmada desde el punto de vista de lo que es la afección del tráfico. Y lo segundo, que es lo que está encima de la mesa y que es lo que se está haciendo además de forma participativa, es analizar qué vehículos, en qué circunstancias y con qué argumento y justificación pueden acceder a determinadas zonas, y eso no está determinado. Cuando se dice que las motos no van a poder circular, esa afirmación no se corresponde con la realidad. Lo que no queremos es, evidentemente, que una moto atraviese el centro de la ciudad para ir a dos barrios; para que haga ese recorrido lo que queremos es que pueda ir por la periferia en lugar de atravesar el centro. Pero si alguien tiene que acceder al centro y tiene una causa justificada para hacerlo, deberá poder acceder al centro, o bien porque desarrolla una actividad comercial, o bien porque tiene que prestar un servicio, etcétera. En lo que estamos es, precisamente, en la fase de análisis de todas esas casuísticas, pero no hay una decisión de prohibición adoptada al respecto y no es cierto que no se haya iniciado un proceso de participación con distintos agentes implicados para ir definiendo cómo debemos hacer esto de la mejor manera posible y teniendo en cuenta que, como digo, el centro de la ciudad de San Sebastián tiene una actividad económica y comercial notable y que no puede verse perjudicada por una decisión que adoptemos al respecto, porque además no es ese el objetivo. El objetivo es, evidentemente, construir una ciudad más amable para todos, pero que siga siendo una ciudad vibrante y en la que la actividad se siga desarrollando.

Ha mencionado el señor Istúriz que la tendencia es a peor. Lo he dicho antes, el 2020 es representativo hasta donde es representativo; ahora bien, evidentemente, los datos que ofrece UNESPA los ofrece en comparación con otras ciudades de más de 75 000 habitantes, y todas teníamos las mismas circunstancias en el año 2020 o parecidas, intuyo. Y ya he dicho que en 2021 los datos son peores, pero son mejores que los de 2019. Estas progresiones hay que mirarlas en perspectiva, y si uno mira la progresión en una serie de diez o de veinte años, notablemente, la situación es a mejor en lo que se refiere a la seguridad vial de la ciudad de San Sebastián, y esa tendencia es la que vale, pues es la que yo creo que nos debe merecer atención.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 20

También se ha preguntado sobre las medidas que se han adoptado. Sobre los patinetes, ya las he citado, y con las bicicletas es igual, es decir, también se hacen campañas de sensibilización y, después, de sanción.

En relación con los excesos de velocidad, tenemos una cosa que sé que muchas veces no gusta, que se llama radar móvil, que actúa por toda la ciudad. Como les suelo decir yo a los que se enfadan porque les sancionan, si fueras a la velocidad que está marcada, no te sancionarían por muy escondido que esté el radar. Estas son las técnicas habituales que se utilizan también para poder garantizar que las normas se cumplen. Sobre el topo ya lo he dicho, la previsión es que en 2024 esté en servicio.

También, me ha preguntado sobre el río o el paseo de La Concha. El paseo de La Concha está en obras por sustitución de la barandilla y, cuando terminen las obras, que por nuestra previsión es que sea a principios de verano, volverá a una situación normal. Luego, esta es una situación circunstancial debido a la realización de una serie de obras que es normal en cualquier ciudad. Aquí en Madrid, cuando he venido, he visto que también está bastante patas arriba, pero bueno, suele ser para mejorar normalmente, o lo pretendemos.

En cuanto a la situación en el río, es verdad que en horas punta presenta una densidad notable. No obstante, si estuviéramos hablando de retenciones de media hora, sí tendríamos un problema; pero no estamos hablando de eso, estamos hablando de que en hora punta, en lugar de tardar diez minutos, se tarda quince, y creo que eso es relativamente razonable.

Respondiendo al Grupo Socialista, ya he contestado sobre algunas cuestiones.

Acerca de los patinetes, tengo la impresión de que conllevan el peligro de venir a sustituir desplazamientos a pie, lo cual no sé si es muy adecuado; más bien creo que no lo es. Nosotros siempre hemos actuado con mucha precaución en estas cuestiones y hemos impedido la implantación de esas empresas para alquilarlos en San Sebastián. No hemos considerado que fuera adecuado por los problemas de circulación sobre las aceras que pueden generar y por la ocupación de un espacio público respecto a los negocios privados, porque verlos en algunas ciudades tirados en cualquier sitio ciertamente produce una imagen que no me parece muy adecuada para una ciudad. Por tanto, siempre hemos sido muy restrictivos con esta serie de cuestiones. Hay que regularlo y no se debe minusvalorar, porque no son un juguete. Si uno observa los datos sobre siniestralidad en la ciudad de San Sebastián, ve que suben con este elemento, no de forma notabilísima pero suben; antes no había y ahora sí, y además hay una progresión, y cada vez hay más. Luego, no hay que tomárselo a broma y deben ser tratados adecuadamente, es decir, como un medio de transporte que pueden desarrollar una cierta velocidad y, por tanto, implican un peligro no solo para el que anda sobre el patinete sino también para el resto de los ciudadanos y ciudadanas. No hay que olvidar que, como muchas otras, San Sebastián es una ciudad con una media de edad bastante alta, con una población de personas mayores vulnerables que pueden sufrir las consecuencias de la mala utilización de este tipo de vehículos, razón por la que creo que en esto hay que ser estrictos.

Respecto a las motos, ya he intentado contestar. Las tenemos en cuenta, es un modo de transporte preferible a un coche por ocupación de espacio público, emisiones de CO₂ y muchos otros motivos, pero, como todo, también tiene que ser regulado. Debemos tratar de ordenar las cosas de la mejor manera posible, y en eso estamos; precisamente el proyecto que tenemos entre manos en estos momentos, la Torre en Donostia, es lo que busca.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Goia Laso. La verdad es que ha sido una comparecencia muy interesante. Le agradecemos su disposición y amabilidad y esperamos vernos; creo que mejor en San Sebastián, esa gran ciudad admirada por tantísimos españoles. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR ALCALDE DE ORIHUELA (BASCUÑANA GALIANO)**. (Número de expediente 212/002145)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con la sesión de esta tarde, y seguimos recibiendo a representantes municipales, que tienen mucho que aportar sobre la problemática tan compleja de la seguridad vial en los entornos urbanos. Recibimos a continuación al alcalde de Orihuela, don Emilio Bascuñana, a quien agradecemos su presencia y disposición para estar aquí esta tarde.

Cuando usted quiera tiene la palabra por tiempo de quince o veinte minutos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 21

El señor **ALCALDE DE ORIHUELA** (Bascuñana Galiana): Muchas gracias. Buenas tardes a todos.

Lógicamente, en primer lugar quiero agradecer a la Comisión esta invitación, la oportunidad de poder exponer la situación de Orihuela con respecto a la seguridad vial, y de manera muy especial a su presidente, don Juan José Matarí.

Señorías, nuestro municipio, Orihuela, tiene una superficie de 365 kilómetros cuadrados —lo digo por situarnos un poco—, desde el punto más interior hasta la costa hay más de sesenta kilómetros de distancia y tenemos una población actualmente censada de aproximadamente 83 000 personas, con dos núcleos de población de un tamaño considerable, que polarizan el municipio, y veinticinco pedanías diseminadas por todo su territorio. Nuestros principales sectores productivos son el agroalimentario y los servicios generados por el turismo residencial. Tenemos un gran número de residentes extranjeros, que conforman una población flotante o de hecho que oscila entre las 100 000 personas en invierno y picos que alcanzan las 250 000 personas en verano. Estas personas corresponden a 118 nacionalidades diferentes, con multitud de lenguas, costumbres y culturas, conviviendo en un lugar privilegiado, con dieciséis kilómetros de las mejores playas, galardonadas todas ellas con bandera azul. Somos la segunda ciudad de España en número de banderas azules —tenemos once banderas azules, de once playas que tenemos, o sea, cien por cien— y somos la primera de la Comunidad Valenciana. Todo ello conforma un conjunto turístico de primer nivel, con la gran atracción que ello supone.

Como bien saben, en 2019 el estudio publicado por la patronal del seguro español, Unespa, señalaba Orihuela como la ciudad española de más de 75 000 habitantes con el índice de seguridad vial más elevado, es decir, conducir o desplazarse en el municipio de Orihuela es un 22 % más seguro que en otras ciudades del país según este estudio.

Nuestra red viaria incluye la A-7, la AP-7, la carretera N-340, la carretera N-332, un gran número de carreteras autonómicas y comarcales, entre las que destacan la CV-95, que une nuestro litoral con el interior y que tiene grandes necesidades, como luego comentaré, y la CV-91, además de un sinnúmero de carreteras locales, caminos rurales y calles de todo tipo y condición, con la consiguiente complejidad en su mantenimiento y gestión. Evidentemente, para tener un buen resultado en la seguridad vial resulta básico el mantenimiento de los viales, en general, tanto en su diseño y características técnicas, como en el firme y la señalización. Como decía, la red viaria que nos afecta es muy extensa y quiero resaltar el esfuerzo que hemos realizado directamente en el adecuado mantenimiento de todos los caminos rurales y vías de comunicación que dependen del ayuntamiento, que son muchos; un mantenimiento que ha recaído especialmente sobre las áreas de infraestructuras y desarrollo rural, habiéndose llevado a cabo una gestión más que notable. Con la estrecha colaboración de vecinos y usuarios, se ha realizado la identificación de las necesidades a priorizar, al tiempo que se sensibilizó acerca de la atención que como usuarios deben prestar en todos los puntos de mayor riesgo, y quizá esa sea una de las gestiones que puede haber dado lugar a ese fruto, que es el buen resultado sobre los puntos más conflictivos.

Como decía, se ha actuado sobre el mantenimiento del firme, la señalización vertical y horizontal, el arreglo e instalación de rotondas, mejora de iluminación, colocación de bandas sonoras, barreras y biondas, paneles direccionales iluminados, reductores de velocidad, hitos reflexivos, captafaros, etcétera, una labor compleja en la que han participado Infraestructuras y Desarrollo Rural, coordinados y liderados, cómo no, por nuestra Concejalía de Seguridad Ciudadana y Tráfico. Y aprovecho para saludar al intendente jefe de la Policía local, que nos acompaña esta tarde. También hemos realizado un gran esfuerzo en la conexión de las pedanías con los dos grandes núcleos de población a través de carriles ciclopeatonales y mejorando el transporte público, aunque todavía queda mucho por hacer en este sentido y nos habría venido muy bien para ello poder utilizar fondos europeos Next Generation.

La concienciación social es fundamental para que la ciudadanía se tome en serio la seguridad vial, y la mejor forma es hacerlo desde bien pequeños. Por ello la Unidad de Seguridad Vial de nuestra Policía Local, compuesta por cuatro agentes especializados, ha impartido cursos a diferentes colectivos para formarlos en la materia, así como en centros escolares, en los que se ha llegado a más de 1400 escolares, para que los niños y niñas de Orihuela reconozcan las señales y aprendan, por ejemplo, cuándo pueden cruzar la calle. En este sentido, destacaría la campaña «Conduce para Vivir», con la mascota Semaforín, del colegio público de Hurchillo, en colaboración con una empresa de inspección técnica de vehículos, Itevebasa. «Conduce para Vivir» es un cuadernillo, con una propuesta de trabajo para los alumnos de infantil y primaria, que hacen niños de tres a doce años y que combina actividades de educación vial con las asignaturas de Lengua y Literatura. El colegio público de Hurchillo, Manuel Riquelme, bajo la dirección de don Joaquín Marzá, lleva treinta años formando a sus alumnos en educación vial y ha sido en dos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 22

ocasiones premio nacional de educación vial, en otras dos ocasiones ha sido premio de la Comunidad Valenciana de educación vial y también ha sido premio nacional de seguridad en el entorno escolar.

Además de la educación, sobre todo en los menores, bajo el impulso de la Concejalía de Festividades, las diferentes asociaciones de fiestas —tanto de Moros y Cristianos como las de Semana Santa—, las diferentes comisiones de barrios y pedanías han colaborado con las concejalías para difundir consejos y orientaciones, facilitando el cumplimiento de las normas de tráfico y evitar conducir bajo los efectos del consumo de bebidas alcohólicas y otros tóxicos. Dadas las circunstancias a las que antes hacía referencia por contar con personas de 118 nacionalidades diferentes, la Concejalía de Residentes Internacionales, en colaboración con la Asociación de Seguridad Vial N-332 —vemos, por tanto, que hay movimientos vecinales preocupados por el tema de la seguridad vial que participan activamente—, ha organizado el curso gratuito en español «Gramática y vocabulario básico sobre las normas de conducir». En este curso y charlas para extranjeros no hispanohablantes se les enseña y se les da las nociones básicas sobre las normas de circulación españolas, las señales, la nomenclatura y el idioma básico para entender lo más importante sobre circulación y seguridad vial.

Pero, junto a la colaboración de la ciudadanía a través de diferentes asociaciones, como estas relativas a las fiestas que están directamente enfocadas a la seguridad vial, también quiero resaltar la colaboración de las fuerzas de seguridad, la actitud ejemplar de la Policía Local, la Guardia Civil y la Policía Nacional. Supongo que en todas partes la colaboración y la actitud serán magníficas, pero, por mi experiencia, tengo que decir que, desde luego, en nuestro municipio no podría ser mejor; creo es ejemplar y quiero agradecerlo. Y como ya se ha puesto de manifiesto, resulta gratificante comprobar cómo diferentes concejalías, de materias y competencias dispares, como Seguridad Ciudadana, Tráfico, Educación, Festividades, Residentes Internacionales, Desarrollo Rural, Infraestructuras, Sanidad, Medio Ambiente, Limpieza Viaria, prácticamente todas, han colaborado para conseguir el mismo fin de mejorar la seguridad vial en nuestro municipio. Sin duda, los representantes de las administraciones públicas tenemos también una gran responsabilidad sobre esta materia de seguridad vial y en Orihuela hemos entendido que todos juntos tenemos que colaborar y aportar para llegar más lejos en la consecución de este fin.

Antes de finalizar y teniendo esta oportunidad, no puedo evitar hacer referencia en esta comparecencia a las grandes necesidades existentes en los viales e infraestructuras dependientes de los ministerios de esta Administración central a su paso por nuestro municipio, con el convencimiento de que la atención de estas necesidades contribuirá de una manera decidida a mejorar todavía más la seguridad vial de todos nuestros vecinos y visitantes. En la A-7 tenemos todavía pendiente la ejecución de un tercer carril en uno de sus tramos más congestionados, que abarca desde Crevillente hasta Orihuela y desde Orihuela hasta Murcia; una ampliación a un tercer carril que está en exposición pública y que se lleva tramitando desde el anterior Gobierno del señor Rajoy. En la AP-7, en el ramal que sale desde Crevillente y enlaza con Cartagena atravesando el municipio de Orihuela por su costa, soportamos en nuestro municipio los únicos dos peajes de la financiación de este tramo desde Crevillente a Cartagena, lo que conlleva que sea un tramo de autopista poco utilizado en estos puntos, y, en consecuencia, deriva el tráfico hacia la carretera N-332 y otras vías, congestionándola, complicando la circulación y aumentando el riesgo. Asimismo, la carretera N-332 precisa de por sí una mayor actuación para adecuarla a las circunstancias reales de tráfico, ya que atraviesa zonas muy pobladas y en situaciones complejas, con gran riesgo para la seguridad vial. Tenemos que recordar que divide todo el litoral de Orihuela, con un sinnúmero de urbanizaciones, donde digo que en invierno hay 100 000 personas y en verano hasta 250 000, y que atravesar esa barrera supone un riesgo más que considerable, muy importante, con épocas de accidentes verdaderamente lamentables y muy frecuentes con anterioridad. También tenemos que añadir la negación de Costas a permitir mantener y reparar el vial de playa de La Glea, en Campoamor, una de nuestras playas y urbanización más famosas y conocidas, afectado por la famosa DANA de septiembre de 2019, que todos recordarán, ya que, tristemente, nos hizo muchísimo daño. Este fue uno de los puntos afectados, que impide la comunicación interna de la urbanización como antes se hacía, obligando a utilizar la ya congestionada carretera N-332 a miles y miles de usuarios que no tendrían por qué hacerlo, incrementando el riesgo en sus desplazamientos cotidianos y generándose un agravio considerable respecto a otros puntos de nuestro territorio nacional donde sí se han permitido actuaciones similares. Finalmente, la carretera N-340 en el interior, es decir, a su paso por la ciudad de Orihuela, que atraviesa zonas residenciales, como Ciudad Jardín, en la zona conocida como el túnel de Orihuela, pero también zonas industriales como el polígono industrial Puente Alto, tristemente conocido por las inundaciones de la DANA

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 23

de 2019, precisa de una actuación decidida, pendiente desde hace muchos años, para adecuarla a las circunstancias y reducir el riesgo para los vecinos y usuarios.

Aunque no sea competencia estatal, me van a permitir que comente también, en lo referente a carreteras, las más que deficitarias condiciones y la saturación de la CV95, que une Orihuela con Torrevieja, y de la CV91, que une Orihuela con Almoradí y Guardamar. La CV95, por dar algún dato, tiene unos veinticinco kilómetros de recorrido y nos obliga a dedicar cuarenta y cinco, cincuenta minutos para recorrerlos, con la consiguiente desesperación de muchos usuarios, que a veces no cumplen las normas y corren verdadero peligro añadido. Y la CV91, que, como decía, comunica Orihuela con el hospital, con Almoradí y Guardamar, también está pendiente desde hace más de treinta años de que se lleven a cabo las actuaciones que permitan comunicarnos con servicios tan básicos de una manera segura y eficaz. Tengo que recordar que en la DANA de 2019 la inundación de este vial nos dejó incomunicados con el hospital, sufriendo un daño más que considerable.

Finalmente, sin duda, la actuación en la línea ferroviaria de cercanías Murcia-Alicante, una de las peores de España —me atrevo a decirlo así porque así la he visto calificada en muchos estudios—, es una de las que tenemos pendientes. Baste poner como ejemplo que el desplazamiento en tren de cercanías desde Orihuela a Alicante suele suponer una hora y cinco minutos para recorrer los aproximadamente cincuenta kilómetros que nos distancian, lo que la hace poco atractiva. Evidentemente, esa actuación o la creación en materia ferroviaria de una conexión entre Orihuela y Torrevieja redundaría en una mayor utilización del transporte público, con todas las ventajas derivadas de ello, vertebrando y comunicando a una comarca que tiene censadas trescientas cincuenta mil personas y que en momentos puntuales se acerca incluso al millón.

Dicho todo lo anterior, creo que no hay que menospreciar la fortuna como complemento necesario a todas las actuaciones realizadas, y ya comentadas, por mis compañeros y todo el equipo municipal, a quien quiero siempre reconocer y agradecer el buen trabajo realizado para lograr llegar a tan buenos resultados en seguridad vial.

Por mi parte, quedo a su disposición para comentar e intentar aclarar lo que consideren oportuno. Espero haber cumplido con el tiempo y no haberles aburrido.

Muchas gracias.

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

Vamos a pasar a las intervenciones de los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Republicano tiene la palabra la señora Granollers.

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

Gracias por su intervención, señor Bascuñana. Aprovecho para pedirle disculpas porque no he podido estar cuando empezaba. Voy a recuperar su intervención porque me interesaría conocer las políticas que han aplicado para lograr una ciudad ejemplar como la que tienen.

Y sobre lo que ha comentado del estado de carreteras y vías, sepa que desde nuestro grupo siempre estamos pidiendo tener unas carreteras y unas vías en condiciones a fin de poder garantizar una seguridad vial y un servicio público a toda la ciudadanía.

Gracias

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

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

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Muchas gracias, señor Bascuñana. Gracias por asistir.

Con respecto a las características de su ciudad y su municipio, me interesa que comparta una peculiaridad muy interesante con otras muchas zonas de España, con algunos municipios extensísimos. En su caso son más de trescientos kilómetros cuadrados, pero no le hablo ya de Extremadura, donde los hay más grandes, del orden de mil setecientos en Cáceres o mil seiscientos en el caso de Badajoz o Mérida. Son municipios que comparten con el suyo las peculiaridades de esa extensión geográfica, una población aproximada a los cien mil habitantes y un entorno rural húmedo, no solo con ríos, sino también con huertas —tanto en su caso, como en el nuestro o en otros lugares de España—, y la dificultad de convivir con espacios que son de uso agrícola, al tiempo que también hay humedales. Al respecto, como primera cuestión, dado que hay una teoría sobre la seguridad vial y el desarrollo urbano combinando ambos aspectos, ¿cómo hacemos para que la gente se desplace dentro de ese espacio tan grande?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 24

¿Qué están haciendo ustedes, en referencia al ámbito de las aldeas o los caseríos, por ejemplo, puesto que dependiendo del sitio, se llaman de una manera o de otra, o como también sucede en Galicia, donde los espacios municipales son más pequeños? ¿Cómo hacemos para que convivan con estas teorías tan urbanitas de peatonalizar y que la gente vaya andando? Yo invito a alguno de los que vienen aquí con esas teorías a recorrerse en un mes de agosto —conmigo, por supuesto— el municipio de Mérida, y, si sobrevive a la peatonalización del municipio, que son unas cuantas decenas de kilómetros a pie, entonces hablamos de peatonalización. Y, aparte ya del chascarrillo, siendo ese uno de los dos aspectos que me preocupan, el otro es el relativo a cómo afronta usted el problema de la inseguridad, es decir, caminos rurales, caminos inseguros, iluminación, caídas a las aguas, transporte, material de tipo agrícola. ¿Cómo ve usted este aspecto frente a esas teorías muy centralizadas de urbanitas?

Hablaba el otro día con mi compañero Manuel Mestre, que, como sabe, es de Orihuela, sobre la competencia municipal, de cómo combinan estos municipios, que, como el suyo, tienen cierto calado, el convivir con otras instituciones respecto a la seguridad de tránsito por las vías públicas. En su caso, por ejemplo, y tengo entendido que la competencia es OrihuelaTorrevieja —como Don Benito-Villanueva, es decir, en muchos sitios se produce este tipo de dualidades—, ¿cómo cooperan para que no suceda el efecto frontera, por ejemplo, si un municipio hace cosas, como un carril bici hasta un determinado punto y luego nos encontramos con el drama de que no continúa? ¿Cómo hacen ustedes para combinar esa cooperación y esa competencia de forma proactiva y que redunde en la seguridad?

Muchísimas gracias, señor presidente.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Gamazo Micó.

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

Bienvenido al Congreso, señor Bascuñana, y enhorabuena, ya que está usted aquí porque Orihuela, la ciudad de la que es alcalde, resulta la más segura, según el estudio Unespa, tanto en accidentes leves como en accidentes de tráfico, en general. Por eso le hemos citado, porque Orihuela es un 22% más segura que el conjunto de España en materia de seguridad vial y porque queríamos conocer las buenas praxis que, desde luego, estarán desarrollando desde el ayuntamiento para hacer posibles esos resultados, de los que se benefician todos los oriolanos. Me ha sorprendido ese dato: 118 nacionalidades. Una Concejalía de Residentes Internacionales dice mucho del talante del Gobierno de Orihuela de acercarse a todos los vecinos. Le falta una sede de la ONU —perdóneme la broma, señor Emilio—.

(Risas).

Tras escucharle, las claves del éxito tal vez estén en esa política transversal y participativa en el ámbito de la seguridad vial que fomentan desde el ayuntamiento porque, prácticamente, todos los colectivos y entidades participan de esa política inclusiva en el ámbito de la seguridad vial y en esa concienciación colectiva en el municipio. Nos constan, porque hemos indagado, otras actuaciones. Ustedes no paran. Han ejecutado una red local de carriles bici ciclopeatonales, tanto en el casco urbano como uniendo partidas rurales y zonas de costa —más de 25 pedanías creo que ha comentado—; han aprobado recientemente el Plan de Acción para el Clima y la Energía; están redactando un nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible; están proyectando, con fondos europeos, proyectos de *smart city* hacia una nueva proyección hacia la inteligencia artificial para la disuasión de aparcamientos, para la zona azul, para el servicio de transporte. Es decir, que no paran en temas de seguridad vial.

Respecto al tema de infraestructuras, aprovechando que está en una Comisión que fiscaliza al Gobierno, le queremos preguntar sobre dos cuestiones. Ha nombrado varias carreteras nacionales, entre ellas, la N-340. ¿Nos podría matizar qué tipo de actuaciones requieren en Orihuela para reducir la accidentalidad o el riesgo de siniestralidad vial? Me gustaría también denunciar esa reclamación que ha realizado de que en la Vega Baja y en Orihuela existen los dos únicos puntos de acceso de la AP7 en toda la Comunitat Valenciana de peaje, lo cual es preocupante e injusto. Y es una reclamación que no solamente realiza el Ayuntamiento de Orihuela, hemos visto que otros ayuntamientos de la comarca insisten en ese tema. Ante esta petición que vienen reclamando, queríamos saber si han tenido alguna respuesta por parte del Gobierno, del Ministerio de Transportes o, incluso, de la Delegación del Gobierno en la Comunitat Valenciana y si es favorable o tienen el silencio por respuesta.

Ya que estamos en la Comisión de Seguridad Vial donde fiscalizamos, principalmente, a la Dirección General de Tráfico, nos gustaría saber qué tipo de relación mantienen con la jefatura de Tráfico, porque hemos visto que tuvieron problemas con el desplazamiento del centro de exámenes y nos gustaría saber

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 25

si en estos momentos no tienen ninguna traba por parte de la jefatura, si tienen tranquilidad en que los oriolanos y los vecinos de alrededores podrán seguir examinándose y beneficiándose del servicio público de exámenes en Orihuela o tendrán que desplazarse a Elche como parecía que se iba a producir. ¿Y cuánto le cuesta al ayuntamiento? ¿Qué inversión realiza para que los vecinos de su municipio puedan obtener el permiso de conducir en su municipio? Esas son las preguntas que queríamos formularle.

Muchas gracias.

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

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

La señora **GONZÁLEZ LASO**: Muchas gracias, señor presidente. Señorías, buenas tardes.

Permítanme, en primer lugar, saludar, en nombre del Grupo Socialista, a don Emilio Bascuñana Galiano, alcalde de Orihuela, darle la bienvenida a esta Comisión donde estamos abordando la seguridad vial en el ámbito urbano; agradecerle su presencia y su exposición porque, efectivamente, es muy importante tener en cuenta la experiencia, las vivencias y las dificultades que en materia de seguridad vial tienen los regidores y regidoras de nuestros ayuntamientos para poder mejorar y acertar en el diseño de la nueva movilidad urbana. Por lo tanto, bienvenido y gracias por su intervención.

Efectivamente, la seguridad vial en el entorno urbano tiene que mejorar sustancialmente para abatir un enemigo común: el atropello; atropellos de personas que, según acabamos de escuchar en la intervención primera de la DGT, realmente están suponiendo el 48 % de las personas fallecidas por siniestro vial. Pero realmente la seguridad vial en el ámbito urbano no es una tarea sencilla y no es sencilla porque está sujeta a múltiples factores que interactúan entre sí dentro de la movilidad urbana de nuestros ayuntamientos pues abarca la gestión del tráfico y su normativa; la inversión en las mejoras en las infraestructuras; la señalización, aparcamientos y demás; la atención a los usuarios de vehículos y de peatones, especialmente a los más vulnerables; la educación vial de la población. En definitiva, se trata de organizar y disponer de una planificación de la seguridad vial urbana de nuestros municipios para generar entornos seguros para todo tipo de usuarios de la vía pública.

Se trata de un reto verdaderamente complejo; complejo porque requiere la colaboración de todos los actores y, por supuesto, el liderazgo de la Administración local. Creemos que resulta imprescindible disponer de la principal estrategia preventiva que viene a ser el plan de seguridad vial municipal que permita diagnosticar, hacer un seguimiento y dar respuestas a los problemas reales de la seguridad que van cambiando y que se van produciendo en el transcurso del tiempo. Sin ningún lugar a duda, es muy importante contar con un equipo de Policía municipal experimentado y comprometido con la seguridad vial. Eso es absolutamente imprescindible y permitan que, desde aquí, haga mi reconocimiento a la encomiable labor que desempeñan en nuestros territorios todos los agentes municipales como agentes directos del cambio de hábitos y también en la concienciación ciudadana. Sabemos que, efectivamente, Orihuela dispone de un magnífico equipo de Policía municipal —lo sabemos— y también de un plan municipal de seguridad vial que ustedes actualizan permanentemente. Sabemos también, como usted ha recordado, de las peculiaridades de su ayuntamiento, con lo cual no ha sido ni es una tarea sencilla poner en marcha estos planes municipales con una población distribuida entre la ciudad, en torno a un 50 % en la costa, y esas 25 pedanías que no son moco de pavo.

Aun así, ustedes han conseguido, según el propio informe Unespa, ser la ciudad española de más de 75 000 habitantes con el índice de seguridad viaria más elevado, como usted mismo recordaba, ya que conducir en Orihuela es un 22 % más seguro que en otras ciudades del país. Yo, señor alcalde, estoy segura de que esto es fruto de su trabajo continuado, de toda la corporación, y del compromiso con la seguridad vial de toda la corporación. Al actuar todos a una, todos creyendo en la necesidad de trabajar por esa seguridad vial de su ayuntamiento, facilitan el trabajo a la Policía municipal y también la comprensión ciudadana. Todos a una. No en vano la Carta Europea para las Ciudades recoge el denominado Pacto por la Movilidad; un pacto social que, según usted ha comentado, se ha trasladado también a todos los estamentos de su municipio y que es un pacto inexcusable con todas las entidades, con la Administración local y también los agentes intervinientes porque, verdaderamente, no tiene ningún sentido que alguien muera por el simple hecho de pasear por su ciudad. Este es, realmente, un dato que nos tiene que hacer pensar. Es totalmente absurdo e inaceptable. Por ello, la seguridad vial debe ser una actividad permanente en el tiempo y en el espacio desde que se conciben y se diseñan las vías públicas hasta que luego se explotan estas propias vías.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 26

Para terminar, señor alcalde, yo quería plantearle dos o tres preguntas para que usted nos traslade y nos pueda ser de ayuda en aquellas cosas que podamos incorporar. Las preguntas son las siguientes: ¿Cuál cree usted que ha sido o sigue siendo la mayor dificultad con la que se han encontrado a la hora de poner en marcha medidas de seguridad vial en el ámbito urbano? ¿Cuál ha sido la clave para alcanzar estos índices de seguridad tan elevados? Y, por último, ¿qué aspectos valora usted como más satisfactorios en la aplicación del plan municipal de seguridad vial en su ayuntamiento?

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

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

Para contestar a todas sus preguntas y añadir lo que considere oportuno, tiene la palabra de nuevo el señor alcalde de Orihuela, el señor Bascuñana.

El señor **ALCALDE DE ORIHUELA** (Bascuñana Galiano): Muchas gracias a todos.

Empezando por orden, agradezco al Grupo Republicano su apoyo en las medidas que hemos comentado.

Al señor Sánchez del Real, le diré que las características de nuestro municipio ya las he comentado. Efectivamente, una gran parte de nuestro municipio tiene una zona rural con muchos caminos transitados por diferentes actividades agrícolas, pero también turísticas, recreativas, de ocio e incluso deportivas. Son zonas rurales que tienen un riesgo, creo que compartido por muchos puntos de España, como bien comentaba, y nosotros a este respecto hemos tenido la fortuna de que parte de nuestro equipo conoce perfectamente ese mundo, esos escenarios y, como decía antes en mi intervención, sobre todo hemos dado participación a los usuarios finales, a los destinatarios, a los ciudadanos que viven en esos puntos y que conocen esa problemática.

Nosotros empezamos en el año 2015, y ya en 2016, allí donde había habido algún accidente, algún atropello o algún incidente del tipo que fuera, tras hablarlo con los vecinos y aunque ya lo teníamos previsto, atendíamos esas necesidades poniendo protecciones en zonas donde había muros de hormigón, por ejemplo, con el trasvase del Tajo-Segura, que pasa por ahí, por unos viales que se utilizan para desplazamientos y, asimismo, completando la circunvalación de Orihuela, que, aunque son viales de servicio para el mantenimiento del trasvase Tajo-Segura, también son utilizados a diario por muchos usuarios. Ahí quizás las diferentes administraciones no intervienen, pero nosotros hemos hecho todo lo que está en nuestra mano para dar soluciones y, a esos puntos que podían ser negros, intentar tratarlos de una manera objetiva y abierta para todos, pero desde esa sensibilización directa con los usuarios, que son los que están allí a diario, lo que disminuye el riesgo y disminuye las incidencias.

Me hablaba del desplazamiento por los carriles bici, que si urbanitas, etcétera, y yo creo que la realidad es la que es. Toda la vida ha habido desplazamientos en las zonas rurales andando y en bicicleta, pese al calor que hace en nuestra tierra, y lo que tenemos que hacer es facilitarlos en la mayor medida posible, pero, sobre todo, asegurarlo. A partir de ahí, hemos trabajado solicitando a todas las administraciones que tienen responsabilidades mejoras en las diferentes vías y en los diferentes servicios, que a lo mejor no se han considerado. Me viene ahora mismo a la cabeza, por ejemplo, el puente que cruza la A-7 desde Orihuela, Benferri y La Murada, precisamente de donde es Manuel Mestre, puente donde no se ha considerado la cantidad de gente que lo pasa andando y en bicicleta, y donde no hay ningún arcén para atravesarlo y se tiene que invadir la calzada. Al igual que ocurre con otro puente, en la costa en este caso, en Lomas de Cabo Roig, que es de un riesgo absoluto, y que es una actuación que vamos a abordar el ayuntamiento como tal porque no hay manera de conseguir que ese puente se amplíe y evite el tremendo peligro que supone cruzarlo. Las actuaciones sobre este último puente del que estamos hablando ascienden a cerca de 1,5 millones de euros, que vamos a tener que afrontar de la forma que podamos, esta ya previsto y está en marcha porque no hay otra manera de hacerlo.

Hablaba igualmente de la convivencia con otras instituciones, y nosotros seguimos en nuestro papel de intentar atender lo que podamos, aunque no nos corresponda, aunque no sea nuestra competencia. Mencionábamos antes — y ahora le contestaré también al señor Gamazo— el polígono industrial Puente Alto, que tiene una rotonda para acceder al mismo, que es de la carretera N-340 y que, pese a ser competencia del ministerio el atender estas necesidades, el ayuntamiento está buscando la forma de financiar y realizar nosotros esa actuación, pero aun así nos cuesta mucho encontrar la colaboración necesaria para hacerlo realidad. Se había cuantificado la construcción de esta rotonda en unos 300 000 euros, pero conforme vamos avanzando, se quiere mejorar añadiendo, por ejemplo, una vía de servicio para que se entre de esta manera, de la otra o para que sea más segura, con lo cual, esos 300 000 euros

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 27

pasan a casi 800 000, pero, aun así, estamos dispuestos a hacerlo con la colaboración de la diputación, si bien finalmente resulta imposible. Por tanto, ya no es una cuestión de financiación sino que estamos impidiendo que se hagan realidades que se necesitan y buscando quizás la perfección no tenemos ni tan siquiera lo bueno; buscando la perfección de esa vía de servicio y la rotonda perfecta, resulta que tenemos el mismo cruce de toda la vida, con el consiguiente riesgo para todos los usuarios.

En cuanto a los límites sobre los que preguntaba de un ayuntamiento con otro en los carriles bici, afortunadamente tenemos una colaboración magnífica con nuestros vecinos, nos llevamos de maravilla, pese a las discrepancias políticas que podamos tener, pero en este tema de los carriles bici, la verdad es que tanto con nuestros vecinos de Redován como Bigastro, o con los vecinos inmediatos de Torreveja y Pilar de la Horadada, tenemos una relación magnífica y no hay ningún tipo de conflicto en ese sentido; al contrario, la diputación provincial, que nos ayuda en toda esta red de carriles bici y ciclopeatonales, subvenciona, financia y algunas actuaciones las ejecuta directamente, al igual que nos sirve de mediadora y nos facilita mucho esa relación.

El señor Gamazo me preguntaba por el PMUS, las *smart city*, y he de decirle que en Orihuela llevamos mucho tiempo queriendo estar ahí, si puede ser, en vanguardia, o por lo menos no perder esos niveles altos de calidad de servicio a la ciudadanía. Aunque somos un municipio con un gran patrimonio histórico artístico monumental, que tenemos que promocionar y cuidar, tenemos que encontrar ese punto de equilibrio y ser esa ciudad con ese sabor a lo clásico, al patrimonio que hemos heredado, pero moderna en cuanto a servicios para que tengamos las mejores opciones. Por tanto, estamos luchando por ser *smart city*, por dotar de toda la tecnología que se nos permita y que hoy en día tenemos a nuestro alcance para cuidar el patrimonio, para desarrollar nuestra agricultura, para mejorar nuestro turismo, pero evidentemente también para mejorar nuestra seguridad vial, porque —entrando en comentarios que se hacían también por parte de la señora González Laso sobre la colaboración entre todas las administraciones— ya he dicho que nosotros en el municipio tenemos colaboración de todas las concejalías, que es algo que tengo que reconocer que no ha costado en absoluto que saliera porque creo que casi ha salido de una manera un poco espontánea ya que todos tenemos muy interiorizado la importancia de trabajar dentro de las responsabilidades que tenemos —valga la redundancia— los responsables públicos para evitar daños a través de la seguridad vial. Tenemos que poner todo lo que esté en nuestra mano para reforzarnos unos y otros, facilitarnos colaborar, apoyarnos y conseguir el objetivo común, que, como bien decía, es evitar que nadie que pasee por su tierra, por su casa o por su calle tenga un accidente, resulte atropellado y pueda morir.

En ese sentido, como decía anteriormente, tenemos la carretera N-332 a su paso por la costa de Orihuela, que divide, corta todo ese núcleo de población que alberga 100 000 personas en invierno y a unas 240 000 en verano, que quieren pasar de un lado a otro para ir o volver de la playa o para ir a un servicio, y ese vial en esas condiciones supone un riesgo importantísimo. Ahí han fallecido muchas muchas personas, jóvenes, mayores, de todo tipo y de todas las nacionalidades; es verdad que tenemos tal variedad que podríamos tener una oficina de la ONU. En definitiva, desgraciadamente, esas pasarelas en alto para cruzar, para hacerla permeable, no son suficientes y son una tentación a que se quiera cruzar por otros puntos y esas tentaciones al final terminan mal, y nosotros, dentro de nuestras limitaciones y de nuestras competencias, hacemos todo lo posible con vigilancia policial, con todas las medidas que la policía y las diferentes fuerzas de seguridad pueden desarrollar, pero sobre todo educando e intentando hacer prevención, pero prevención desde la educación y desde la vigilancia para que cuando la gente bebe o se pueda relajar un poco, no cometa esas imprudencias. De todas formas, entiendo y seguimos reclamando que la mejor solución que puede dar una administración es precisamente dotar un vial con las características que requiere esa zona, una zona de esas condiciones.

Antes aludía a los puntos negros de la N-340 y de la AP-7, y en la N-340 tenemos dos puntos negros, que es esa rotonda del polígono Puente Alto, que es clave, porque pasan multitud de camiones a diario, que tienen que hacer allí una serie de maniobras y que, con una rotonda que nosotros estaríamos dispuestos a financiar, estaría solucionado o estaría por lo menos muy mejorado, si se me permite la expresión. En lo que respecta a la AP-7 en la costa, esa cuestión de los peajes no deja de ser algo, por decirlo de una manera blanda como alcalde, llamativo. Yo creo que tenemos un agravio considerable desde que se hizo esa autopista hace ya mucho tiempo, que solamente se paga por atravesar nuestro municipio. En San Miguel de Salinas hay uno y el otro en Orihuela, pero es la circulación que afecta a nuestra zona —Torreveja, Orihuela, Pilar de la Horadada— y el resto del tramo, desde Crevillente hasta Cartagena, es una circulación gratuita. Con lo cual, al final, la consecuencia es que, para atravesar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 28

nuestra zona es muy frecuente, sobre todo en temporada alta, cuando es más caro, la gente se sale de la autopista para hacer esos pocos kilómetros, colapsando la carretera N-332 —que ya está colapsada— y colapsando otras vías. Al final, lo que hacen es incrementar el riesgo del tráfico. No solamente es un agravio económico de toda índole para nuestros municipios, sino, sobre todo, para la seguridad vial.

Como decía, además, no solamente se colapsa esta carretera nacional por esos dos peajes, que se podrían solucionar de multitud de maneras: o bien eliminándolos y ver otra forma de terminar de financiar esa construcción o bien desplazando esos peajes a otros puntos, ya que me parece que Orihuela ha tenido más de veinte años estos dos peajes ahí puestos, pues, oiga, ahora que lo soporte otro municipio un poco más allá o un poco más acá, y, así, una vez lo lleva uno y otra vez lo lleva otro —todos arrimamos el hombro—, pero no castigar o lastrar a Orihuela permanentemente. Me parece que habría alguna solución al respecto. Nunca se nos ha dado ninguna solución y es algo que hemos trabajado y que hemos reclamado permanentemente. Desde que yo soy alcalde, por lo menos, así se ha hecho.

No solamente el tráfico de la N-332, como antes decía, la de la costa, se ve incrementado por esta cuestión de la AP-7, sino, como decía también, por esa decisión de costas de una calle que ya por un decreto del año 69 se había cedido el uso, disfrute y mantenimiento al ayuntamiento, por ser un complejo turístico —la urbanización de Campoamor, que creo que es sobradamente conocida a nivel nacional—, y ahora, por ese incidente de la DANA de 2019, no solamente nos castiga la naturaleza, sino que también nos castiga el ministerio a través de costas, impidiéndonos reparar, que es solamente echar pavimento. No es hacer una obra, simplemente es volver a pavimentar el asfalto que se había llevado el agua —diez centímetros, en algunos sitios puede que quince nada más—. Pues se ha aprovechado esa circunstancia para impedir que se circule por el interior de la urbanización a través de ese vial. Las características orográficas de la urbanización no permiten otro tipo de comunicación más que salir a la carretera N-332, volviendo a saturarla, volviendo a complicarla, pero, sobre todo, asumiendo un riesgo innecesario para miles de usuarios al año. Creo que es algo que se debería repensar o reconsiderar, sobre todo cuando lo tenemos en otros municipios —municipios del norte, que fácilmente la hemeroteca nos lo puede dar, o ustedes, sus señorías, que tienen acceso a toda la información ministerial—; en el propio Benidorm recuerdo que hace poco se había hecho una cesión al contrario. Es algo que seguimos reclamando y que ahora mismo tenemos en contencioso, porque entendemos que ese decreto todavía está vigente y, por lo tanto, no solamente tenemos el derecho a recuperar ese vial, sino la obligación.

En cuanto a la pregunta de la Dirección General de Tráfico y el centro de exámenes, la verdad es que en Orihuela, desde la DANA, yo me acuerdo... Señor presidente, disculpe si me alargo, si me tiene que cortar me lo dice.

El señor **PRESIDENTE**: Cinco minutos.

El señor **ALCALDE DE ORIHUELA** (Bascañana Galiano): Muchas gracias.

Decía que yo me acuerdo que, cuando sufrimos la catástrofe de la DANA, que sufrimos pérdidas en el municipio de Orihuela por más de 530 millones de euros, sufrimos daños en muchas infraestructuras básicas y en muchos servicios básicos, todo eran manifestaciones de solidaridad, de ayuda, de apoyo. Sin embargo, han pasado dos años y medio y seguimos en las mismas condiciones en materia de infraestructuras hidráulicas, como estábamos antes de 2019. Si hoy volviera a caer no tanta agua, un poco menos, tendríamos los mismos problemas. Si volviera a caer la misma cantidad de agua, pues ya no lo digo, porque las infraestructuras son las mismas que había entonces.

Se ha reconstruido casi todo lo que entonces se dañó, pero hay servicios, como residencias de discapacitados, como centros de día de discapacitados, servicio de muchos tipos que no se han vuelto a la normalidad, no se han retrotraído a la situación anterior. Y lo que nos estamos encontrando no es solamente el daño que nos ha hecho la DANA, sino que ahora hay servicios que se quieren llevar a otras poblaciones vecinas. Y, exactamente igual que está pasando en algunos momentos con comentarios y con intenciones de desplazar este centro de exámenes de los carnés de conducir a la vecina ciudad de Elche, nos ha pasado con la oficina de atención agraria y nos ha pasado con otros servicios: que se quieren desplazar a las localidades vecinas, sobre todo, a Elche, para convertirla en una ciudad que dé más servicio todavía a la comarca vecina, que es la comarca de la Vega Baja. Orihuela es la capital administrativa de la Vega Baja, siempre ha sido así, pero lo que no se puede es aprovechar una oportunidad como la DANA, que ha destruido gran parte de servicios, para llevárselo a otros sitios. Tendríamos que intentar reconstruirlos y recuperarlos en Orihuela, porque ya que nos ha perjudicado la naturaleza, que de verdad todos podamos revertirlos y reponerlos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 29

Por nuestra parte, al ayuntamiento le supone un coste dotar un suelo para tener ese centro de exámenes, de prácticas, pero el ayuntamiento no solamente está dispuesto a asumir ese coste, sino que está dispuesto a asumir todo el coste que sea necesario para que el servicio se mantenga en Orihuela; este, de los exámenes de conducir de la Dirección General de Tráfico, al igual que otros, como decía, en materia de agricultura, de la oficina comarcal agraria o de otras que son importantísimas.

No sé si me queda alguna pregunta por contestar. La señora González Laso comentaba el tema de los atropellos, de la colaboración entre las administraciones y de la dificultad para poner las medidas de seguridad en marcha. A veces sí que nos hemos encontrado dificultad, pero, sobre todo, a la hora de dotar esas inversiones que son necesarias de verdad para disminuir el riesgo en los viales en las carreteras. Creo que esa sería la mayor dificultad que hemos encontrado.

La manifestación de voluntad es muy buena por parte de todos; luego, llevar esto a la realidad, hacerlo viable y financiarlo es complicado. Y pongo como ejemplo lo que decía de la rotonda del polígono industrial Puente Alto, que, incluso, estando dispuestos a financiarlo nosotros con la ayuda de la diputación, Carreteras del Estado nos sigue poniendo problemas y no nos permite hacerlo. Creo que sería bueno poder tener ahí un mayor diálogo y que todos pudiéramos, al final, aportar y conseguir hacer realidad esta necesidad.

No sé si hay alguna otra cosa que pueda decir. Me voy más tranquilo si me permiten que insista en lo importante que sería vertebrar y comunicar una comarca de 350 000 personas censadas hoy, una población en momentos cercana al millón de personas, con un nodo ferroviario como es nuestra estación intermodal y de alta velocidad de Orihuela, que pudiera servir, de verdad, para vertebrar a toda la comarca y dar servicio a toda nuestra franja litoral y a todo el interior. Creo que esas inversiones, no solamente en las carreteras que ya están, sino en esas infraestructuras ferroviarias y en esas infraestructuras hidráulicas pendientes tantos años serían imprescindibles para conseguir el desarrollo normal, el progreso normal de la comarca de la Vega Baja de Orihuela y de la comarca de la Vega Baja que necesitamos en pleno año 2022.

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

Ha aprovechado usted para hablar de seguridad vial, por supuesto, que era el motivo de la comparecencia, pero también para contarnos los muchos atractivos que tiene Orihuela y los muchos problemas de infraestructuras que tiene, como casi todas las ciudades de España, porque eso nunca se acaba.

Muchísimas gracias por su comparecencia y por su aportación, señor Bascuñana.

El señor **ALCALDE DE ORIHUELA** (Bascuñana Galiano): Si me permite, muchísimas gracias a ustedes por la oportunidad que me han dado. Ha sido un placer.

El señor **PRESIDENTE**: Despedimos al alcalde de Orihuela y recibimos al alcalde de Jaén. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR ALCALDE DE JAÉN (MILLÁN MUÑOZ). (Número de expediente 212/002146).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a continuar la sesión de la Comisión y a finalizar con las comparecencias previstas para esta tarde.

Comenzamos la comparecencia de don Julio Millán Muñoz, alcalde del Ayuntamiento de Jaén, al que agradecemos su presencia y su disponibilidad para estar esta tarde con nosotros.

Tiene usted la palabra por un tiempo de quince minutos, aunque no hay mucho problema de tiempo, así que puede intervenir lo que usted considere.

El señor **ALCALDE DE JAÉN** (Millán Muñoz): Muchas gracias, presidente.

Me siento agradecido de haber sido invitado a participar en esta Comisión para hablar sobre seguridad vial, así como de las medidas que en esta materia se han desarrollado desde el Ayuntamiento de Jaén. Me acompañan también en la sala Carlos Alberca, que es concejal de Personal, Seguridad Ciudadana, Bomberos y Deportes del Ayuntamiento de Jaén, y Rafael Domingo Sánchez, intendente mayor jefe de la Policía local de Jaén. Ambos saben más que yo de este tema, porque son los que están todos los días en el tajo, y aquí los tenemos por si hiciera falta alguna apreciación posterior que ustedes necesitaran.

Voy a tratar de ceñirme al objeto de la convocatoria, que es lógicamente hablar de seguridad vial, de movilidad y de las acciones que estamos desarrollando en el ayuntamiento. Estaré dispuesto a aclararles cualquier cuestión que luego quieran plantearme en las preguntas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 30

En primer lugar, quisiera ponerles en contexto algunos datos y características territoriales de la ciudad de Jaén que les permitirán enmarcar un poco la situación específica de nuestro municipio. Contamos con un término municipal de 424 kilómetros cuadrados, con 112757 habitantes, por lo que la densidad de población es de 265,75 habitantes por kilómetro cuadrado. No sé si conocen nuestra ciudad. El núcleo urbano limita al norte y al este con el afluente del Guadalquivir, que es río Guadalbullón, y al oeste con el cerro Santa Catalina, que es el que ven cuando pasan por la autovía. La diferencia orográfica entre estos dos agentes naturales es de 400 metros y caracteriza el urbanismo de nuestra capital, con la presencia de calles con pendientes muy pronunciadas en distintos puntos de la ciudad. La ciudad se enmarca también en una confluencia de accidentes geográficos que suponen una serie de condicionantes a considerar cuando hablamos de movilidad: agentes montañosos, valles fluviales y también valles o llanuras como las Lagunillas, El Valle o los Rosales. A su vez, la ciudad está dotada de itinerarios estructurantes —viarios, carreteras, circunvalaciones y ejes ferroviarios—, que también inciden, lógicamente, en las relaciones de movilidad de la ciudad. Y respecto a la densidad de la población en la ciudad, solo unos barrios tienen una densidad superior a 60 000 habitantes por kilómetro cuadrado, como son las Fuentezuelas, Gran Eje y Polígono del Valle, y entre 30 000 y 45 000 se encuentran los barrios de San Ildefonso y Peñamefécit; el resto no tienen esa densidad de población. Tal y como recoge el plan de movilidad que les traigo también aquí y que acabamos de aprobar recientemente, el 10 de noviembre de 2019 se registraron 406 139 movimientos, de los cuales el 83,2% eran movimientos internos dentro de la ciudad y el 16,8% movimientos externos.

Por último, les voy a dar un dato también relevante de los encuestados sobre el modo de desplazamiento. Nuestra capital jienense se caracteriza por desplazamientos a pie en un 63%, un 29% lo hace en vehículo privado, un 5% lo hace en transporte público y un 3% en patinete o en bicicleta. Y hay un dato también importante sobre la valoración de la seguridad ciudadana: de ese 63%, el 84% percibe que las aceras de nuestra ciudad son seguras. Tenemos una ciudad con un bajo porcentaje de utilización de transporte público —lo han visto ustedes con el dato que les he dicho—, de las más bajas de Andalucía, motivado desgraciadamente por una mala gestión —entendemos— realizada con anterioridad por una empresa que llevaba gestionando el servicio de transporte urbano desde el año 1961 sin contratos y, desgraciadamente, con una forma de gestión también de esa misma fecha, casi del año 1961, tanto en el trato con el personal, como con los usuarios finales de este servicio. Este hecho, que ya ha sido corregido con una nueva empresa, y la puesta en marcha del tranvía, un tranvía que está construido desde el año 2011 y para cuya puesta en marcha ya hemos llegado a un acuerdo con la Junta de Andalucía, serán objetivos prioritarios para mejorar la movilidad en la ciudad en los próximos años, impulsando y mejorando el transporte público, así como su uso por parte de la ciudadanía.

Centrándome en las acciones desarrolladas en materia de seguridad vial —lógicamente no les voy a decir lo que supondría—, se podrían definir como las acciones, los mecanismos y las normas que garantizan un buen funcionamiento de la circulación, tanto rodada como peatonal, mediante el conocimiento y puesta en práctica de las normas de conducta correspondientes y los conocimientos adquiridos a lo largo de nuestra vida por todos aquellos que forman parte de una sociedad activa con el objeto de disminuir la siniestralidad en nuestras vidas. De esta definición que ustedes conocen se desprende que si todos los participantes en la circulación rodada o peatonal cumpliésemos fielmente con lo aprendido y con lo contenido en la norma, no existiría accidentalidad alguna, lo que dista en verdad mucho de la realidad actual. Por ello, debemos continuar trabajando en la debida formación de la sociedad, así como en la vigilancia y control del tráfico que cada administración tiene encomendada, si bien yo quiero resaltar que no debemos ni podemos hacerlo individualmente, porque se crearían departamentos estancos, sino que debemos hacerlo entre todas las administraciones públicas y con la coordinación necesaria para la consecución de un fin último, que no es otro que buscar la excelencia en la seguridad vial, que sería cero siniestros. Por tanto, insisto, tiene que ser una tarea compartida que requiere de la implicación de todas las administraciones públicas.

De lo dicho anteriormente se deduce que la seguridad vial debe ser una materia transversal, en la que el individuo comience su aprendizaje desde la niñez, en su núcleo familiar, escolar, de juego, de amistad —y ahora lo veremos dentro de las actuaciones propuestas por el ayuntamiento, en las que también tratamos de trabajar en ese sentido—, en un aprendizaje que ha de perdurar durante toda la vida, pues los factores que regulan o marcan estas materias son factores cambiantes y de evolución rápida, por lo que el legislador debe adecuar permanentemente la norma a las nuevas circunstancias que se van produciendo, debiendo para ello establecer mecanismos necesarios para la transmisión de conocimiento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 31

y nuevos comportamientos a los ciudadanos, lo que se hace a través de la formación e información permanente de cualquier sector de la sociedad.

En nuestra ciudad se trabaja por tener en cuenta los diferentes parámetros que hacen que la seguridad vial vaya en aumento, es decir, que cada año que pasa haya una mayor seguridad vial. En la actualidad, nos encontramos en una situación de accidentalidad similar a la del año 2015, entendiéndose con ello que hemos aumentado en seguridad, pues hay que tener en cuenta que desde el año 2015 se ha asumido por parte del Ayuntamiento de Jaén un número considerable de kilómetros de vía, normalmente, vías de mayor riesgo por su situación en estos siete años, y el crecimiento del número de vehículos que circulan por dichas vías, así como el cambio de tendencias de circulación que supone la introducción de nuevos elementos como pueden ser los vehículos de movilidad personal y su correcta o incorrecta utilización.

Quiero significarles también que si bien se mantiene el número de accidentes en estos últimos siete años, teniendo en cuenta las circunstancias mencionadas anteriormente, no ocurre lo mismo con el número de víctimas, donde se observa que hemos disminuido un 36,92%, porcentaje dentro del cual hay que destacar que esta ciudad, la ciudad de Jaén, ya ha recibido el Premio Visión Zero en tres ocasiones por no tener ninguna víctima mortal en los últimos.

Los parámetros sobre los que se trabaja en Policía local y en el ayuntamiento y que hay que tener en cuenta con el objeto de mejorar la seguridad vial son varios. Voy a ir destacando y mencionando cada uno de ellos.

Con respecto a la educación vial, como decía con anterioridad, nuestro ayuntamiento dispone de una escuela infantil de tráfico destinada exclusivamente a formar tanto práctica como teóricamente a los alumnos y a las alumnas de los diferentes centros de formación existentes en nuestro municipio, teniendo en cuenta la edad y las características de cada grupo. Dispone de un parque infantil donde interiorizan mediante el juego las normas básicas de comportamiento tanto en el tránsito peatonal como en el rodado, con bicicletas, patinetes y cruces de vías, y comportamientos también en la vía pública. Paralelamente, en dicha escuela se planifican jornadas para otros grupos, con adaptación a la edad de sus componentes y circunstancias físicas y psíquicas, como pueden ser grupos de adolescentes, personas con capacidades diferentes, grupos de tercera edad, grupos de padres a través del AMPA, etcétera.

En relación con la peatonalización, también se han desarrollado en los últimos años acciones de peatonalización en diferentes vías de la ciudad, ganando así espacios para el peatón y potenciando con ello el uso del transporte público. Algunas de las calles en las que se han hecho han sido Roldán y Marín, la Plaza de la Constitución, Navas de Tolosa o Bernabé Soriano. En este mismo sentido, se ha restringido el tráfico en un área extensa del centro urbano, modificando la naturaleza de gran parte de vías existentes dentro del perímetro establecido al convertirlas en vías de plataforma única y, por tanto, con prioridad peatonal y la consiguiente reducción de velocidad. En esta misma línea, les adelanto que vamos a insistir en esas acciones con la implantación de cámaras y un mayor control policial para restringir el tráfico en todas estas zonas limitadas.

En cuanto a la prestación del servicio de regulación del tráfico, todas las unidades de nuestros cuerpos de policía en servicio dan seguridad en la entrada, recreos y salida de aquellos colegios e institutos con mayor riesgo presente en función de su ubicación y tráfico circundante. En este mismo sentido, se establece también la regulación del tráfico en las horas de mayor afluencia, así como en las inmediaciones de los polígonos industriales, especialmente a la hora de entrada y salida de los trabajadores. También se lleva a cabo la señalización de las vías tanto horizontal como vertical. Nuestra policía dispone de un equipo de personal laboral destinado exclusivamente a la señalización vertical y horizontal necesaria en cada momento, mejorando con ello también la seguridad en las vías de comunicación.

Otra acción que entendemos fundamental es el calmado de los tráficos. Se han rebajado los límites de velocidad, especialmente en aquellas vías y cruces que inducen a velocidades superiores, señalizando tramos con velocidades máximas de 30 kilómetros/hora, creando zonas de prioridad peatonal de 10 kilómetros/hora y reduciendo la velocidad establecida en aquellas vías que, aun siendo urbanas, tienen un claro carácter de interurbanas por sus particularidades especiales. En ese mismo sentido, se han establecido resaltos en algunos tramos de especial riesgo, tales como inmediaciones de colegios ubicados en zonas que inducen a circular a una mayor velocidad. Igualmente, se han reformado vías para transformarlas en vías de plataforma única, con la consiguiente reducción de velocidad que ello supone y, por ende, la disminución del riesgo existente en las mismas.

Otra acción desarrollada es la adopción de medidas en aquellas zonas en las que se detecta un alto índice de siniestralidad. En aquellos puntos que se ha observado que pueden tener un mayor índice de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 32

siniestralidad, se estudian las posibles causas y se modifican aquellos elementos o circunstancias que puedan generar esta accidentalidad. Tengo algunos ejemplos, pero no se los voy a dar, porque tampoco creo que conozcan detalles específicos de la ciudad de Jaén.

También se llevan a cabo campañas propias de controles de tráfico, y nos adherimos a todas aquellas que se disponen por parte de la Dirección General de Tráfico, mediante la firma del correspondiente acuerdo de colaboración con el Ayuntamiento de Jaén, que conllevan controles de velocidad, de condiciones técnicas de vehículos, de documentación, de ITV, de autobuses escolares, de alcohol, de drogas, etcétera, todos ellos elementos que permiten un uso adecuado del vehículo.

Otra de las medidas es la limitación de la circulación del tráfico pesado por el centro de la ciudad, que se ha prohibido con carácter general, debiendo expedir para su control la Jefatura de Policía Local los correspondientes permisos especiales de circulación en aquellos casos en los que el acceso sea estrictamente necesario por obras, mudanzas, derribos o actos culturales, siendo acompañados estos transportes por patrullas en servicio en aquellas vías en las que el acceso de este tipo de vehículos se hace especialmente peligroso.

Otra de las medidas que desarrollamos es el establecimiento de circuitos de vehículos de autoescuela. Las autoescuelas de formación de conductores están sometidas a la autorización expresa del ayuntamiento para la utilización de las vías urbanas, marcándoseles un itinerario a seguir y restringiendo su circulación por aquellos lugares de especial intensidad del tráfico, con la disminución del correspondiente riesgo que este tipo de vehículos de formación también pueden generar.

Otra de las actuaciones es el establecimiento de espacios en la vía pública para el uso exclusivo de determinados usuarios debidamente delimitados y señalizados para la carga y descarga circunstancial o temporal. Son actividades excepcionales que se encuentran sometidas, lógicamente, a previa autorización, a través de la cual se generan espacios de seguridad vial para su desarrollo con la mayor seguridad posible, tanto para los peatones como para el tráfico rodado.

Quiero destacar también la difusión en redes sociales de todas las incidencias que se van a producir en las vías de competencia municipal, advirtiendo e informando a los ciudadanos de las incidencias que se van generando, así como de las medidas alternativas que se pueden adoptar, tales como cortes de vías, vías alternativas que puedan ser utilizadas, eventos deportivos, culturales o sociales, manifestaciones y concentraciones, una labor de difusión a través de las redes sociales que es fundamental para la información al ciudadano.

Como ya les he dicho antes, incidimos en el fomento del transporte público para los desplazamientos. Es imprescindible un buen sistema de transporte público para impulsar los desplazamientos de la ciudadanía, y en eso sabemos que tenemos un amplio margen de mejora en nuestra ciudad, llevando a cabo medidas que permitan, en este caso, acercarnos a los porcentajes de otras ciudades. **(La señora vicepresidenta, García López, ocupa la Presidencia).**

En definitiva, seguimos trabajando con ese objetivo final de aumentar la seguridad vial en nuestra ciudad y de disminuir la accidentalidad y el número de víctimas, y para ello, lógicamente, tratamos de impulsar nuevas acciones como dotación de personal y estructuras de mando que mejoren las condiciones laborales de la plantilla municipal, y creación de infraestructuras que permitan una mayor peatonalización en el centro urbano y, con ello, una disminución de la siniestralidad. Trabajamos en medidas ligadas a la *smart city* y a la sensorización, entre ellas, el impulso de estacionamientos disuasorios en las inmediaciones de la ciudad. Entendemos que es una labor fundamental que podamos seguir impulsando estos aparcamientos disuasorios, acompañados con medidas dirigidas al carril bici y al acceso peatonal a los ciudadanos que puedan venir a visitarnos. Y, cómo no, también insisto en el fomento del transporte público al que he hecho referencia, con la puesta en marcha del tranvía, que está parado, para que una infraestructura que ha costado más de 100 millones de euros pueda ser una realidad y ponerse en marcha lo antes posible, porque también nos ayudará a tener una movilidad mejor y más segura en la ciudad de Jaén.

Nada más. Quedo, si les parece, a su disposición.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchísimas gracias. Ha sido una comparecencia muy interesante.

Pasamos al turno de los grupos políticos. Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, tiene la palabra la señora Granollers.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 33

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

Señor Millán, pocas cosas le vamos a preguntar porque nos ha hecho una exposición muy esquemática, breve y muy entendible. Le voy a felicitar porque, con unas calles con unas pendientes muy pronunciadas, ganando espacio y limitando el tráfico pesado, me imagino que ha tenido que tomar decisiones muy valientes, porque no es fácil explicarle a la gente que no puede ir en coche a muchos sitios cuando las calles son tan empinadas. También le felicito por la formación que nos ha explicado que da a la sociedad desde la niñez, con esa escuela de formación, pues desde nuestro grupo siempre decimos que lo que hace falta para reducir los siniestros es educación y usted nos lo ha demostrado. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Nos ha explicado muy poco de bicicletas, supongo que no debe haber muchas circulando en su ciudad, pero sí me gustaría que, en el caso de que las hubiese, nos explicase cómo lo controlan, si tienen *bicing* y si se pueden alquilar bicicletas cuando llegan turistas a su ciudad. Y poca cosa más, porque me ha sorprendido lo de la bicicleta, pero entiendo que con calles con pendientes muy elevadas cuesta ir en bicicleta.

Le reitero el agradecimiento.

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

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

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

Buenas tardes, alcalde. Bienvenido a esta Comisión. Muchísimas gracias por su exposición, porque, como jiennense, me he puesto en su lugar ante las decisiones que ha tenido que tomar para hacer más factible la circulación con la mejor seguridad vial en esa ciudad.

Me gustaría comentarle algunos aspectos, aunque algunos de ellos ya me los ha aclarado en su intervención, como, por ejemplo, la formación en los niños, la formación vial, que creo que es bastante interesante. Me gustaría saber si esa formación también se está centrando en los vehículos de movilidad personal, en el tema de los patinetes. No se lo digo solamente como miembro de la Comisión, sino como ciudadano de Jaén, porque observo continuamente, todas las semanas que estoy en esa ciudad, que parece ser que todavía no hay una concienciación y se utilizan con bastante asiduidad por las aceras. No sé si esa concienciación ha llegado a los ciudadanos.

También quiero preguntarle por otro tema del que ha hablado usted, que es el de la peatonalización de algunas calles para evitar el efecto de la contaminación. ¿Cuántos puntos de carga eléctrica tiene Jaén para los coches eléctricos? ¿Me lo podría detallar? Sé que hay alguno en el castillo de Jaén, ¿pero en la ciudad? ¿Realmente está preparada Jaén para dar cobertura a los coches eléctricos?

Otro tema es el de las circunvalaciones; ha hablado de algunas de ellas. Efectivamente, la que pega a la parte del Cerro de Santa Catalina, que va desde el Seminario hasta la Casería de Escalona, en la carretera de Córdoba, es muy estrecha. En la parte derecha, en la que pega al cerro, prácticamente no hay acerado, y el que hay está invadido por vehículos, mientras que en el acerado de la parte izquierda solamente cabe una persona. Yo paso por ahí todas las semanas y créame que es complicado, porque te encuentras con ciclistas y con peatones que invaden la vía, y observo año tras año —y no es un problema de ahora, lleva ya décadas— que no se ha puesto una solución ni, sobre todo, una advertencia a los conductores que utilizamos esa vía para evitar cualquier tipo de atropello o de accidente. Es muy complicado sobre todo cuando encontramos un vehículo lento, porque, además, es difícil de adelantar.

Para terminar, con respecto al tranvía, usted dice que solo un 5% utiliza el transporte público debido a las deficiencias de un transporte que ha existido con todos los gobiernos, con ustedes y con los gobiernos anteriores. Efectivamente, el tranvía quiso ser una solución, pero nos costó 120 millones de euros y ahí lleva aparcado muchísimos años. He buscado la viabilidad del tranvía y lo que nos va a costar a los andaluces y a los jiennenses ese billete de tren para que un 5, un 7 o un 8% de ciudadanos pueda utilizar el tranvía para un recorrido de dos calles, que son largas pero que, al fin y al cabo, conforman un recorrido muy muy limitado. ¿Cuánto vamos a subvencionar los ciudadanos? ¿Qué nos va a costar ese billete? He estado buscando información —vengo arrastrando información publicada desde hace bastante tiempo— y no me queda claro exactamente cuánto nos va a costar a los jiennenses cada billete de una persona que utilice el tranvía.

Muchísimas gracias por toda la exposición que ha realizado.

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 34

El señor **GAGO BUGARÍN**: Muchas gracias, presidente. Buenas tardes, señorías.

Señor Millán, encantado. En nombre de mi grupo parlamentario y en el mío propio quiero agradecerle su presencia y su participación en esta Comisión de Seguridad Vial, en el marco de la implementación de la Carta Europea de Seguridad Vial.

En primer lugar, quiero felicitarle a usted, en representación del Ayuntamiento de Jaén y de sus conciudadanos, por los diferentes reconocimientos que ha recibido en los últimos años. Yo he tenido personalmente la oportunidad de estar presente, junto con el presidente de la Comisión, en una entrega que han hecho a su ayuntamiento —a usted y también a su intendente de la Policía local y al concejal de Movilidad—, la Asociación de Ingenieros de Tráfico y los técnicos de movilidad en colaboración con el Foro de Movilidad Inteligente, de un premio de reconocimiento, al que usted ha hecho referencia, por no tener ni un solo fallecido en una ciudad más de 100 000 habitantes en el año 2019, año prepandemia. Por tanto, quiero felicitar también a su concejal de Movilidad, que está aquí presente, a su intendente de la Policía local —el señor Rafael Domingo— y a los ciento cuarenta miembros que tiene el Cuerpo de la Policía Local, que son fundamentales para garantizar la seguridad. Es verdad que he podido observar que desde el año 2008 ha habido una reducción en el número de integrantes de la plantilla de la Policía local, pero, desde luego, en materia de seguridad vial, en lo que se refiere al resultado, el éxito y el buen hacer de los mismos parece que están contrastados.

Centrándome en su intervención y en su experiencia como regidor de la ciudad de Jaén, la primera sensación que tengo es que algunas de las actuaciones a las que usted acaba de hacer referencia han sido claves en esos buenos resultados, efectivamente, para conseguir saldar el año con una menor incidencia en materia de lesionados, accidentados y, por supuesto, de fallecidos. Quiero recordar, por ejemplo, el repintado de pasos de peatones, la reducción de velocidad de algunas de sus calles —como usted decía, una reducción de 40 a 30 kilómetros/hora—, las bandas reductoras de velocidad y la escuela infantil de educación vial, que me parece una medida extraordinaria. Hay ciudades que tienen parques o miniparques para el tránsito de bicicletas y de patinetes, pero que no tienen adherida una escuela de formación, que creo que es un valor añadido muy interesante que tiene la ciudad de Jaén.

En materia de infraestructuras locales que condicionan la seguridad vial, me gustaría preguntarle, en primer lugar, por las altas temperaturas —muy altas temperaturas dentro de la península— que en ocasiones soporta la ciudad de Jaén, lo cual genera muchas veces el deterioro de las capas de rodadura o del firme de las carreteras. Quiero saber si tienen un plan de actuación inmediata. Supongo que cuando existen problemas con esa capa de rodadura, especialmente al finalizar el verano, eso es motivo de inestabilidad en las infraestructuras y en las carreteras, e intuyo que el ayuntamiento tendrá un plan de actuación para ello. Por otra parte, como pasa con algunas ciudades del arco mediterráneo, se produce a veces la gota fría o tienen lugar acontecimientos climatológicos extremos que concentran una gran descarga de agua en muy poco tiempo, lo que supone también un trastorno importante de la movilidad. Le pregunto si la ciudad de Jaén está preparada en materia de drenaje para solventar este tipo de circunstancias climatológicas.

En materia de movilidad, ha comentado usted el bajo porcentaje de movilidad urbana sostenible que actualmente practican los ciudadanos. Quiero preguntarle un poco a qué considera usted que se debe esta baja movilidad sostenible. Todos aquí, también los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra —y voy terminando, presidente—, hemos llegado a la conclusión de que probablemente tenga que ver con la accidentalidad o el grado de inclinación de las curvas, con el porcentaje relativo de curvas que tiene la ciudad —no sé si esto influye precisamente en el número de ciclistas que tiene la ciudad de Jaén— y también con un porcentaje bajo en implementación de carriles bici. Entiendo que esto tendrá que ver. Como soy natural de Vigo, entiendo una parte importante de lo que eso supone. Le pregunto si tiene planificado aumentar o mejorar el número de kilómetros de carril bici y el número de kilómetros de sendas que permitan moverse o generar una movilidad sostenible. También quiero preguntarle por la incorporación del patinete y si usted considera, como decía otro portavoz, que falta educación vial en cuanto al buen uso de los patinetes eléctricos.

Igualmente, me gustaría saber si se ponen en marcha otro tipo de medidas, como son las ondas verdes, que significa que en momentos de no gran uso de las vías o en momentos de no pico de uso de las vías, lo que se hace es controlar, especialmente de forma nocturna, los semáforos, para facilitar la movilidad o restringir que haya un exceso de velocidad en horas donde se suele producir de forma más habitual. Luego, le pregunto si tienen medidas para evitar que haya mobiliario, como por ejemplo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 35

contenedores de basura, muy cerca de los pasos de peatones, lo cual genera muchas veces invisibilidad por parte del conductor cuando va a cruzar un peatón y viceversa, que el peatón no vea que está a punto de circular un coche muy cerca del paso de peatones.

Por último, en relación con las bajas emisiones, también quería preguntarle sobre las infraestructuras de recarga —si están tomando medidas para poder transitar desde esa movilidad de combustión hacia una movilidad sostenible— y por la zona de bajas emisiones. Ustedes tienen, en los ayuntamientos de más de 50 000 habitantes, la obligatoriedad de implementar a final de año una zona de bajas emisiones. Me gustaría saber si están trabajando en ella y si eso va a afectar a la movilidad.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Serrano. Adelante.

El señor **SERRANO MARTÍNEZ**: Gracias, presidente.

En primer lugar me gustaría, desde el Grupo Parlamentario Socialista, darle la bienvenida al señor alcalde de la ciudad de Jaén, al señor Julio Millán, y agradecerle que esté en esta comparecencia, en esta Comisión de Seguridad Vial, explicando el trabajo que viene haciendo en los últimos años el Ayuntamiento de Jaén en temas de seguridad vial, sobre todo trabajando de la mano del conjunto de los trabajadores del ayuntamiento. También queremos dar la bienvenida al señor concejal, que se encuentra con nosotros, y, por supuesto, también al intendente mayor de la Policía local de la ciudad de Jaén. Queremos agradecer también al conjunto de los trabajadores del ayuntamiento y de la Policía local de Jaén el trabajo que se viene haciendo de manera coordinada y, sobre todo, con una gran profesionalización y siempre con el fin de mejorar la seguridad vial de nuestra querida ciudad de Jaén.

Todos hemos oído esta explicación detallada, rigurosa y, sobre todo, específica para mejorar la ciudad de Jaén y su movilidad en dos aspectos, mejorar la seguridad vial del conjunto de los ciudadanos y las ciudadanas jienenses y mejorar la movilidad rodada del conjunto de la ciudad. Todos los que conocemos la ciudad de Jaén hemos visto y comprobado la transformación que se ha ido reproduciendo y produciendo en los últimos tres años, desde el último cambio de Gobierno. Este actual equipo de Gobierno, con el alcalde a la cabeza, se ha centrado en una de las grandes prioridades, la de transformar la ciudad de Jaén mejorando la movilidad, en este caso, rodada, y también, por supuesto, la del conjunto de los vecinos y las vecinas de la ciudad de Jaén.

Tenemos que poner en valor esos tres pilares a los que bien hacían referencia: fomento del transporte público, formación y educación y, sobre todo, transformación de la ciudad de Jaén. Respecto al primero, al fomento del transporte público, el Grupo Parlamentario Socialista le quiere felicitar por haber solucionado de una vez por todas uno de los grandes problemas que venía acarreado la ciudad de Jaén. Como ha dicho en su intervención, se ha cambiado la empresa que gestiona los autobuses públicos, que vienen a mejorar ni más ni menos ese sistema público para la movilidad en el conjunto de la ciudad. Le felicitamos porque su equipo de Gobierno, con usted a la cabeza, ha trabajado para que entre una empresa y modernice la flota de autobuses, mejore el sistema y lo haga más eficiente y al alcance de los vecinos y las vecinas. Respecto a esa mejora del fomento del transporte público, debo felicitarle también por la capacidad de diálogo que está teniendo con la Junta de Andalucía, que no quería poner en marcha ese tranvía. Este sistema tranviario ha transformado la ciudad de Jaén y es esencial. Conecta núcleos tan importantes como el centro con la universidad de Jaén y barrios importantes; todos vemos ese eje que atraviesa la ciudad de Jaén. Asimismo, ha dado una vuelta a la ciudad en lo que se refiere a su movilidad. Por lo tanto, le felicito por su capacidad de negociación en la responsabilidad que tiene con la Junta de Andalucía. Como el Grupo Parlamentario Socialista dice, cuanto más tiempo tarde en ponerse en marcha ese sistema tranviario menos tiempo tendrán los vecinos y las vecinas de Jaén de disfrutar de un sistema limpio de movilidad y, sobre todo, de un sistema que ha transformado la ciudad de Jaén. Por lo tanto, esperemos que pronto el Gobierno de la Junta de Andalucía sea capaz de poner en marcha este sistema tranviario. Y quiero hacer dos reivindicaciones que se vienen haciendo a lo largo los dos últimos años y que para el Grupo Parlamentario Socialista son esenciales: la conectividad de dos barrios clave, Bulevar y Las Fuentezuelas. Necesitamos de ese gran proyecto que presentó el Ayuntamiento de Jaén y que a mi grupo parlamentario le consta que es esencial para este equipo de Gobierno. Como alcalde, sé que estás haciendo hincapié para que se conecten dos grandes barrios, lo que va a transformar la movilidad de la ciudad. Por supuesto, las infraestructuras tienen que seguir mejorándose, tema en el que —como bien ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 36

dicho en su intervención— la Junta debe tener siempre la mano tendida. Esperemos que la Junta pueda ir haciendo distintas inversiones.

Formación y educación. Es muy importante. Nos alegramos y le damos la enhorabuena por lo que está haciendo con la gente, sobre todo con la más joven en el conjunto de los colegios. También queremos felicitar a la Policía local, que está involucrada con esta formación y sensibilización.

En definitiva, es un paquete que transforma una ciudad para la que hasta hace tres años no había en su hoja de ruta un plan de sostenibilidad, de movilidad, de transporte sostenible y, sobre todo, seguro. En ese sentido, queríamos agradecerle de nuevo que venga a explicarnos este proyecto. Por supuesto, nos ponemos a disposición del equipo de Gobierno para trabajar en todas las propuestas que nos puedan hacer llegar al grupo parlamentario. La ciudad de Jaén sigue transformándose, tiene mucho que andar, pero han sido varios los reconocimientos por mejorar su infraestructura y, por supuesto, también por ir hacia una movilidad segura y más sostenible.

Por tanto, el Grupo Parlamentario Socialista felicita al alcalde, a su equipo de Gobierno y al conjunto del ayuntamiento.

Gracias. **(Aplausos).**

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

Para concluir la comparecencia, tiene la palabra, de nuevo, el señor Millán para contestar y añadir lo que estime oportuno.

El señor **ALCALDE DE JAÉN** (Millán Muñoz): Muchas gracias, presidente. Gracias a todos los diputados. Voy a contestar de forma también breve a cada uno de ellos.

Quiero agradecer a la diputada de Esquerra, la señora Granollers, su valoración positiva del trabajo que realiza el ayuntamiento. Es verdad que especialmente el trabajo que se hace con formación en escolares —y creo que todos los grupos lo ha mencionado— es necesario y fundamental, porque en esa edad es cuando cala el mensaje y podemos dar importancia a los hechos que son necesarios y fundamentales a lo largo de la vida de cada uno de los ciudadanos y, lógicamente, la formación en educación vial se tiene que tener en cuenta. Se podría hacer lo mismo con respecto al consumo de alcohol o de otro tipo de estupefacientes y el uso de los vehículos. Es fundamental que se tenga en cuenta no ligarlos y que se tomen precauciones a este respecto. Nosotros lo hemos hecho con alguna otra medida, hablando de botellón o de otras cuestiones, porque al final tienen una incidencia en seguridad vial, pero también de forma transversal, como decía en mi intervención. Es necesario que seamos valientes y que se tomen medidas en ese sentido para que, lógicamente, no tenga incidencia en la seguridad de las personas. En este caso, tenemos que felicitar a toda la gente que lo ha puesto en marcha y el trabajo que hacen los técnicos y los profesionales del ayuntamiento para llevar a cabo esta formación vial, que, desgraciadamente, también por las circunstancias de la pandemia, el último año no se ha aprovechado mucho pero que, lógicamente, es muy necesaria.

Hacía alusión también usted, si no me equivoco, a la peatonalización, a la apuesta que se ha hecho por ella. Lógicamente, para nosotros es necesario seguir trabajando en ello, también por las circunstancias de la ciudad, que está en pendiente, y por las curvas de nivel del cerro de Santa Catalina, que es el que guía de alguna forma la ciudad. Por tanto, hay que seguir trabajando en esa peatonalización y, como también decía el señor Gago, en la puesta en marcha de la zona de bajas emisiones, que, de alguna forma, ya está bastante bien definida en torno al centro de la ciudad.

Han hecho alusión también al uso de la bicicleta o de los vehículos de movilidad personal, que, ciertamente, es muy bajo hasta la fecha. No ha habido una costumbre en la ciudad de Jaén hasta ahora. Hubo un intento con anteriores gobiernos de poner en marcha el plan de movilidad y el uso de la bicicleta, pero hacia abajo, que es donde tenemos la universidad, porque es fácil bajarla, pero luego se necesitan autobuses, y no es muy sostenible que los camiones suban con todas las bicicletas, porque las circunstancias orográficas de la ciudad no lo permiten. Ahora, por suerte, la tecnología ha avanzado y las bicicletas con pedaleo asistido están dando otra oportunidad, también la bicicleta eléctrica. Ya estamos desarrollando proyectos en el Ayuntamiento de Jaén, a través de la empresa pública de aparcamiento, EPASSA, y con la propia universidad, dentro del marco de los fondos europeos del plan DUSI, para poner en marcha los carriles bici, más carriles bici, y que todos aquellos que puedan apuesten por el uso de la bicicleta. Entiendo que va a ser más factible con las bicicletas de pedaleo asistido, pero depende de la forma física y de las posibilidades de cada uno. Con esto también contesto al señor Alcaraz, que ha hecho mención también al uso de la bicicleta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 37

Asimismo, hacía alusión al uso indebido de los patinetes que veía en la ciudad de Jaén. Yo creo que una asignatura pendiente del ayuntamiento es este tema de los nuevos vehículos de movilidad personal. Tenemos que conciliar los intereses de la ciudadanía y también adaptar nuestras infraestructuras, nuestras calles y nuestro entorno para el uso del patinete. Yo creo que puede ser positivo, porque en buena medida dejaremos el coche en casa o en el aparcamiento y habrá menos vehículos en la ciudad, en este caso coches, y es fundamental que así sea: cuantos menos coches tengamos, mucho más espacio tendremos para los ciudadanos.

Me preguntaba también si la ciudad estaba preparada para los puntos eléctricos. Yo creo que sí. Ya estamos trabajando en ello también. Prácticamente todos los aparcamientos públicos tienen puntos de recarga para el vehículo eléctrico, y seguiremos trabajando, insisto, para poner algunos más, incluso con la colaboración de alguna empresa, a través de la figura de la concesión de espacio público, y con la empresa privada, para darle cancha, con el fin de que pueda desarrollarlo como una iniciativa más en el mercado. En este sentido, también hemos aprobado recientemente un nuevo plan de mejora de sensorización de la ciudad que nos va a permitir aprovechar prácticamente todas las farolas de la ciudad para llevar puntos de conexión *wifi* y de tendido eléctrico. Aprovecharemos toda esta infraestructura para la instalación de estos puntos.

En relación con la carretera de circunvalación, que usted tan bien conoce, es cierto que necesita una mejora. Tiene que conocer que la competencia de esta carretera es de la Junta de Andalucía, con lo cual nos dificulta la gestión porque no es competencia municipal. Existen resaltes y otras cuestiones. En el ayuntamiento nos planteamos llevar a cabo aparcamientos disuasorios en el entorno que den cobertura a los vecinos del casco antiguo, a los que viven en la falda del castillo, que ahora realizan el aparcamiento en esa vía, para que de esta forma sea más fácil, como usted bien dice, el tránsito por esta vía circulatoria. También es cierto que es necesario mejorar continuamente esta vía y el asfaltado, así como el arreglar las aceras. Es necesario que se lleve a cabo por parte de la Junta de Andalucía, porque la última intervención se hizo en el mandato de 2007-2011, creo recordar, y desde esa fecha es cierto que está en muy mal estado.

Me preguntaba también por el tranvía. Tiene dos calles, no llega a 5 kilómetros, y vertebra la ciudad de norte a sur. Yo no lo vería como un coste, sino como una inversión que se hace en el transporte público, porque mejora la calidad de vida de la ciudad y la salud de las personas y ahorra tiempo, y no solo a los jienenses, sino para todos aquellos que nos visitan de fuera. La puesta en marcha del tranvía es una excelente oportunidad para hacer de Jaén una ciudad mejor y también una ciudad mucho más moderna. Por tanto, no lo vería como un coste, sino como una inversión, y va a depender de la gestión que seamos capaces de hacer para optimizar esta inversión y esta puesta en marcha del tranvía y, por tanto, que tenga un uso cada vez mayor que justamente lo haga mucho más eficiente, más rentable y, lógicamente, también, ligado al impulso de medidas que se puedan poner en marcha para aprovechar las energías renovables, que tan importantes son en estos tiempos, también en las ciudades.

Quiero dar las gracias al diputado del Grupo Popular. Ha hecho mención también a la importancia de la formación vial y al mantenimiento de infraestructuras viales. Lógicamente, el ayuntamiento está obligado a ello y es fundamental por la cuenta que nos trae, porque, si no, los ciudadanos nos iban a tirar de las orejas, y mal nos iba a ir. Por tanto, tendremos que tenerlo planificado no solo por seguridad vial, sino porque es fundamental en el día a día de la ciudad. Hacía alusión también al bajo porcentaje de uso de la bicicleta, a lo que ya le he dado respuesta de alguna forma. Sí es verdad que estamos trabajando y hemos planteado proyectos en este sentido dentro de la convocatoria reciente de la Unión Europea, como el de la posibilidad de incremento de carriles bici, porque entendemos que tenemos capacidad de mejora, y no solo dentro de la ciudad, que ya estamos trabajando en ello a través de los fondos DUSI, sino también uniendo infraestructuras importantes como el Olivo Arena, la propia universidad, el centro comercial Jaén Plaza. Estos carriles bici puedan vertebrar su desarrollo. Esperamos poder ejecutarlo a través de los fondos Next Generation, lo que sería algo muy importante para Jaén, como también lo son los controles semafóricos, programas en los que justamente estamos trabajando. Creo que ahora todas las ciudades estamos en esto. Algunas no sé si habrán trabajado en las *smart cities* y en la posibilidad de sensorización, para hacer más atractivo el vehículo público que el transporte privado, pero para eso es fundamental la coordinación de los GPS de los autobuses con los semáforos, que es una medida que también plantearemos en las próximas semanas, porque ya está aprobada, adoptada y acordada con la empresa que lo gestiona.

Ya he contestado al tema de los puntos de recarga eléctrica y de las zonas de bajas emisiones. Respecto al mobiliario que afecta a la visibilidad, tenemos unos agentes muy importantes, los taxistas, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 644

4 de abril de 2022

Pág. 38

son los que detectan cualquier anomalía: en el momento que en alguna rotonda hay un árbol o alguna planta más alta de lo normal nos avisan y, por tanto, el mobiliario que pueda estar estorbando rápidamente es detectado.

Le agradezco, también, al señor Serrano su intervención y el reconocimiento al trabajo del equipo de Gobierno del ayuntamiento y de los profesionales de nuestro ayuntamiento. Quería valorar, como él, el importante cambio que se ha hecho en la empresa de transporte público del autobús. No podíamos mantener una empresa que estaba sin contrato desde el año 1961. Entiéndanlo ustedes. Tenía un contrato para cinco años y todavía lo teníamos sin que se hubiera licitado ese servicio. Los tornos los quitaron hace unos años —todavía la entrada iba por torno—, de ahí la dificultad de la gestión para cualquier cambio. Hoy mismo se estaban poniendo nuevas líneas de transporte en barrios de la ciudad de Jaén a los que no había llegado nunca, como el de Millán de Priego y el Pilar del Arrabalejo, a barrios como el de Alcantarilla o incluso en la subida al castillo, que cada vez tiene mayor demanda porque está el parador de la ciudad de Jaén. También podrán disfrutar en esta próxima Semana Santa los jienenses y todos aquellos que nos visiten del transporte público para visitar estas instalaciones.

También fue fundamental para impulsar el transporte público el acuerdo con la Junta de Andalucía respecto al tranvía. Ya tenemos un acuerdo del año pasado. Se firmó en el mes de junio, pero, desgraciadamente, hasta ahora hemos visto poco. Ya me hubiera gustado tener la suerte de Málaga —me alegro por ellos—, cuyo presidente ya ha presentado las nuevas vías del tranvía que llegarán al centro. Espero que pueda ser una realidad lo antes posible, porque no solo es bueno para la movilidad, sino también para la autoestima de los jienenses. Es una infraestructura que ha estado parada desde el año 2011 y que ha supuesto para toda la ciudad más de 100 millones de euros de inversión, porque también han mejorado las infraestructuras, que sí están. Que ahora mismo se utilicen como un aparcamiento no es el mejor mensaje que mandamos a los ciudadanos.

Quiero insistir en que es fundamental —nosotros lo hemos reivindicado— el distribuidor norte al que hacía mención el señor Serrano. Esas circunvalaciones de la zona norte de la ciudad son muy importantes para reducir el tráfico en uno de los principales ejes, el gran eje, toda la zona de la calle Avenida. Se evitarían ruido, contaminación y accidentes de tráfico y habría mucha más seguridad para las personas. Lo hemos reivindicado y ha sido un compromiso del presidente Moreno Bonilla también en las últimas elecciones autonómicas. Esperamos que pueda ser una realidad lo antes posible, porque la construcción del distribuidor norte y del distribuidor este es una actuación estratégica para mejorar la movilidad en la ciudad.

Finalizo. Yo creo que estamos en el camino. Tenemos que reconocer que, lógicamente, estamos muy lejos de alcanzar la excelencia. Somos un ayuntamiento con bastantes dificultades y sería por mi parte arrogante decir lo contrario. Pero bueno, sabiendo que tenemos que mejorar, estamos en el camino. Tenemos el equipo para hacerlo, la motivación suficiente para ello y, entiendo yo, el conocimiento de los técnicos y de aquellos que sean necesarios para poder llevarlo a cabo. Entendemos que Jaén es una ciudad ideal para vivir, una ciudad maravillosa, y no solo por sus posibilidades de movilidad —quiero destacar que es un 63%, aunque sea bajo, en transporte público y el desplazamiento a pie es superior al 63%, que es un dato importante—, sino por su entorno, rodeado de montañas, de su valle, de su naturaleza, y su patrimonio histórico; es una ciudad con más de cinco mil años de historia. Por tanto, aprovecho esta ocasión para invitarles a conocer a sus señorías esta ciudad cuando así dispongan y tengan a bien.

Muchísimas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Millán, por su comparecencia y por sus explicaciones, que han sido muy útiles. Le agradecemos mucho su disponibilidad y que haya estado esta tarde con nosotros. Muchas gracias y que le vaya bien a Jaén.

Señorías, con la comparecencia del alcalde de Jaén damos por finalizada la sesión de esta tarde. Muchas gracias por su colaboración, porque creo que hemos terminado en tiempo récord.

Muchas gracias.

Eran las siete y veinte minutos de la tarde.

cve: DSCD-14-CO-644