



CORTES GENERALES
DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
COMISIONES

Año 2022

XIV LEGISLATURA

Núm. 671

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

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

Sesión núm. 22

celebrada el jueves 12 de mayo de 2022

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia 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 fiscal de sala coordinador de Seguridad Vial (Vargas Cabrera). (Número de expediente 212/002194)

2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

12 de mayo de 2022

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías. Terminados los saludos protocolarios, vamos a dar comienzo a la sesión de esta tarde.

Como saben ustedes, estamos desarrollando un programa de comparecencias para hablar de la seguridad vial en el ámbito urbano, un problema de mucha actualidad y también de mucha complejidad, que todos coincidimos en que merece la atención, el análisis y las propuestas de esta Comisión en su momento y en su caso. Hoy recibimos a don Bartolomé Vargas, fiscal de sala coordinador de Seguridad Vial, al que tengo que agradecerle su plena disposición para celebrar esta comparecencia en unos días tengo que decir complicados para él en lo profesional y también en lo personal. Así que muchísimas gracias, Bartolomé, por estar esta tarde con nosotros.

Señorías, la comparecencia se celebrará de la siguiente manera: habrá una intervención inicial por parte del compareciente de treinta minutos, una intervención de los portavoces de los grupos por un tiempo de cinco minutos y, finalmente, la intervención de cierre del fiscal. Así que, sin más dilación, señor Vargas Cabrera, tiene usted la palabra.

El señor **FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL** (Vargas Cabrera): Para mí siempre es un honor comparecer, como para todo fiscal, ante el Congreso de los Diputados, que representa la soberanía popular y, además, elabora las leyes. Los fiscales tenemos un sentido sacral de la importancia de las leyes, estamos educados en esa mentalidad y siempre es, por tanto, un honor y una satisfacción comparecer ante ustedes. He de decirles que muy pronto, en unos días, finalizo mi mandato como fiscal de Seguridad Vial, y como tal he vivido el tránsito de la seguridad vial a la movilidad sostenible, me ha tocado históricamente vivir ese tránsito.

Antes de todo eso, quiero saludarles a todos, uno a uno, aunque ya les he saludado personalmente. A algunos les conozco de hace más tiempo por coincidir en actos de seguridad vial, compartir vivencias y experiencias en seguridad vial. El presidente, Juan José, y yo ya nos conocemos, por supuesto, ha estado en la Fiscalía también y hemos compartido inquietudes. Le decía a Maribel qué importante es compartir el encuentro personal y compartir las experiencias, las vivencias, las visiones; esto es esencial en todos los procesos legislativos, jurídicos, judiciales y humanos. También recuerdo a Enrique Arnaldo que, como letrado, siempre me ha acompañado tan amablemente en todas las comparecencias; lo quiero recordar aquí, porque siempre he captado su preparación y su amabilidad; siempre ha ido a recibirme y a explicarme, así que también le recuerdo. También a todos los integrantes, insisto, de esta Comisión de Seguridad Vial.

Decía que he vivido esa evolución en la Comisión. Yo empecé con una comisión permanente, algunos de los que están aquí a lo mejor recuerdan la comisión permanente en tiempos de Jordi Jané, de Emilio Olabarría, de Federico Souvirón. Empecé con ellos, aquí, en una comisión permanente cuando la seguridad vial tenía una gran presencia en el debate público —no es que no la tenga ahora, no se me entienda mal—. También eso está relacionado con lo que estoy diciendo. El debate público se traslada con más intensidad, con más o menos viveza, siempre en el Congreso. Ya había un gran debate sobre la seguridad vial que empezaba entonces, que empezaba relativamente, porque nada empieza. Había seguridad vial antes de Pere Navarro, que, desde luego, dio un paso adelante muy relevante con la ley del permiso por puntos; siempre hay un antes, no se empieza nunca de nuevo. En definitiva, en esa comisión a la que yo asistí inicialmente estaba viva la presencia novedosa de la seguridad vial, con reformas legislativas de calado, y, como digo, ha pasado a esta Comisión, tan valiosa, sin ninguna duda, pero comisión no permanente. Yo venía reflexionando —la reflexión qué importante es para todos, los juristas y no juristas; la reflexión, el pensar, hacer uno su propio análisis— que a lo mejor con la movilidad sostenible es tiempo de recuperar la comisión permanente. Es tan importante esta movilidad sostenible que realmente merece que esta Comisión sea una comisión permanente. Esta Comisión es muy valiosa por los miembros que la componen, que son todos ustedes, y el compromiso que tienen, alguno de ellos conocido por mí directamente.

Como digo, he vivido ese proceso desde la estricta seguridad vial hasta lo que estamos hablando, la movilidad sostenible, y lo he vivido, además, en mi función de fiscal. Desde el año 2019 dirijo una red de fiscales especialistas en seguridad vial y en movilidad sostenible. Ya hemos asumido el compromiso científico y jurídico en movilidad sostenible, y lo hacemos porque el ministerio fiscal defiende, como dice el artículo 124, los intereses de la Constitución, los intereses públicos y sociales, también los sociales, los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

12 de mayo de 2022

Pág. 3

de todos los ciudadanos; por eso procuramos estar —la palabra vanguardia quizás sea exagerada— comprometidos, desde luego, con los intereses de todos los ciudadanos.

Además, ustedes comprobarán y verán por la información del Ministerio Fiscal, que conmigo trabaja, en el mismo edificio, la fiscal de la Violencia contra la Mujer —ese sentimiento, esos intereses sociales que han surgido de la sociedad, de la cultura de la sociedad, de la ciudadanía—, el fiscal de Medioambiente y también el fiscal de Extranjería. Las cuestiones y materias que surgen son los propios intereses sociales a los que el Ministerio Fiscal se acerca, porque ya están ahí, de ahí las especialidades. El Ministerio Fiscal empezó un camino con especialidades en el que abordamos un fenómeno social con toda la profundidad posible, nos centramos en él con todas las estrategias, y yo represento la figura del fiscal especialista cercano al interés social, a bienes jurídicos —la traducción jurídica de un gran interés social son los bienes jurídicos protegidos— a los que represento, como digo, en seguridad vial y movilidad sostenible. Esos intereses sociales de la movilidad sostenible creo yo que van *in crescendo*, van asumiendo un protagonismo creciente en las inquietudes del día a día de los propios ciudadanos, los que están aquí en Madrid, de la ciudadanía madrileña, de Barcelona, de Burgos, de Valencia, de todas las ciudades; y también en las inquietudes de las instituciones culturales, políticas, etcétera. Por eso, subrayo ese cambio de paradigma conceptual, basado, insisto, en el interés social que he vivido, y que se ha traducido en la propia Fiscalía cuando hemos asumido ese compromiso.

¿Qué es lo que pretende el Ministerio Fiscal en movilidad sostenible? Desde esa filosofía de que nos acercamos a los intereses sociales —y entre ellos al de la movilidad sostenible—, en primer lugar, somos conscientes de la íntima unión entre seguridad vial y movilidad sostenible. Sin respeto a las normas de una ciudad, no hay movilidad posible; al mismo tiempo, la movilidad sostenible lleva a modificar las normas. Esa íntima unión que hemos venido observando ha hecho que nuestro compromiso se extienda también a la materia que están abordando ustedes aquí, en estas seguro que fructíferas y ricas comparecencias. ¿Y cómo lo hemos afrontado? Primero, les diré que lo afrontamos siempre desde la perspectiva de las redes de fiscales especialistas, los que estamos en las especialidades. En nuestro caso, ya hay casi cien fiscales, entre ellos cincuenta voluntarios que no están relevados de trabajo, que tienen su cuota de trabajo, juicios por jurado, y además voluntariamente asumen la seguridad vial. Honra a la seguridad vial que haya casi cincuenta voluntarios que trabajan por conciencia, por compromiso en estas materias. Somos ya casi cien fiscales comprometidos, cada uno en la medida de sus posibilidades, también, como decía, con la movilidad sostenible.

Querría comentar en este tiempo —y espero respetar las normas del tiempo, porque si el fiscal no respeta las normas, se perderá en la física cuántica, aunque en la física real en la que estamos se encuentre, dado que nos tenemos que ubicar en la norma en el tiempo; por tanto, procuraré no perderlo— esta red de fiscales delegados que me honro en dirigir. A veces la he llamado voluntariado, y lo es, porque hace falta conciencia, motivación, sentirlo, saberlo, conocer cuál es el problema para acercarse a él; es como un *prius*, antes de acercarse a él. Esta red que dirijo la tienen ya en la movilidad sostenible. ¿Cuál es nuestro papel ahí, me preguntarán? ¿Qué hace el fiscal en movilidad sostenible? Porque sale más en los juicios por accidentes de tráfico, hay esa imagen cierta también, pero ya les decía que en seguridad vial no solo estamos en la respuesta penal; al ser especialistas estamos en todas las respuestas: educativas, preventivas, científicas. Nuestra misión es, con los recursos que tenemos, y sin quejarnos de lo que tenemos, tratar de abordar el fenómeno social desde todos los ángulos, perspectivas y en toda su profundidad. El fiscal de seguridad vial cuando habla de seguridad vial se siente tan fiscal —como ha recordado un compañero— como cuando da una clase en un colegio para hacer ver a la sociedad lo importante que es la educación vial, cuando tiene un proyecto educativo como cuando interviene en el proceso penal; así somos los fiscales especialistas. Ya lo éramos en seguridad vial y lo seguimos siendo en movilidad sostenible; insisto, estamos en todas las estrategias: preventivas, científicas, técnicas, tecnológicas.

Yendo a seguridad vial otra vez —voy saltando un poco de movilidad sostenible a seguridad vial—, como saben, hay una ciencia multidisciplinar del tráfico viario, que muchos ciudadanos desconocen. Se suele comentar el tráfico, las normas, etcétera; no, hay una ciencia multidisciplinar, son muchas disciplinas científicas tipificadas clásicas que están imbricadas, implicadas en el tráfico viario.

Desde esa óptica global de abordar un fenómeno con todas las opciones jurídico-científicas, hemos abordado también la movilidad sostenible. Y me preguntarán: ¿qué hace el fiscal en movilidad sostenible? Partiendo de la premisa de que observamos esa ecuación: no hay normas, no hay movilidad posible, comprobamos también a la inversa: qué medidas de movilidad sostenible influyen en el tráfico, y, por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

12 de mayo de 2022

Pág. 4

tanto, en los accidentes; hay un efecto inverso entre una y otra. Por todo ello, nuestro compromiso en movilidad sostenible lo es desde todos los ángulos. El primero, como les decía, es el plano jurídico: las normas, las ordenanzas de movilidad. Los fiscales delegados examinamos las ordenanzas de movilidad. Hay una legislación municipal, como saben ustedes, compleja, rica y variada que aborda diversas facetas de lo que es la movilidad sostenible. ¿Qué hace el Ministerio Fiscal? Estar al tanto, conocer ese conjunto normativo. Todavía no tenemos una ley de movilidad sostenible, tendremos algún día una ley nacional, pero hay ordenanzas y son muy valiosas. Estamos al tanto, hacemos un seguimiento de las facetas normativas de la legislación reguladora.

Hay normas de seguridad vial que impactan, evidentemente, en la movilidad sostenible. Ayer se debatía sobre la velocidad a treinta, que es una norma de la legislación vial que, desde luego, tiene una gran proyección en la llamada movilidad sostenible. Ahí, nuestra misión es, como les decía, primero, un seguimiento del cuadro normativo regulador. El fiscal siempre busca las normas. ¿Qué normas regulan la movilidad sostenible? Se habla de una idea —todos la intuimos— que es la velocidad, pero donde está la norma, procuramos un seguimiento de la normativa municipal, de las ordenanzas de movilidad que están conectadas con otras muchas. Según el ayuntamiento, hay un rico arsenal normativo y esas ordenanzas de movilidad no están aisladas del conjunto normativo municipal. Hacemos un seguimiento de esa normativa para estudiarla, para examinarla y para ejercitar una facultad que tenemos, que es formular propuestas de reforma, en mi caso, a través del Fiscal General del Estado, recogiendo los estudios, los seguimientos normativos que han hecho los fiscales delegados, estos cien fiscales que me honro en dirigir. Yo dejo la profesión, pero se quedan ellos, nada más y nada menos que cien personas muy concienciadas y motivadas sobre lo que les estoy hablando.

En movilidad sostenible, la normativa está íntimamente unida a la ciencia, como el tráfico viario, y a varias facetas no suficientemente resaltadas, porque ayer se hablaba, y con razón, de la movilidad, de la velocidad a treinta, que es decisiva —comentaré algo sobre todo eso—, pero no solamente, sino también sobre el urbanismo, sobre la relevancia tan grande que tiene el urbanismo en la movilidad sostenible. Un plan de urbanismo o una modificación parcial impactan directamente, como es sabido, en la movilidad de una ciudad. Quizás eso no está del todo en el debate público, y yo deseo resaltarlo aquí. La movilidad sostenible incluye muchas materias para un diseño de una ciudad que todos comentamos, conocemos y decimos: la ciudad de la cultura, del bienestar, de la convivencia inclusiva. Son palabras que no están vacías, sino que tienen un contenido, pero que implican un conjunto normativo y un conjunto de ciencias —qué importante el rigor de la ciencia y del estudio—. Siempre está la intuición política del alcalde, de los concejales y la posibilidad de actuar. La política es posibilista siempre, eso lo saben ustedes. Yo no estoy en política, pero me alcanza; también en la justicia hacemos lo posible —el posibilismo—.

Pero además de haber mucha ciencia, en la especialidad hemos intentado estudiar los modelos norteamericanos de otras ciudades, cómo estudian el diseño de la ciudad y con qué ciencias. En ellas, el urbanismo es esencial, por eso los urbanistas son los primeros en hablar, porque un determinado plan parcial altera el tráfico, su diseño, su complejidad; por tanto, la accidentalidad, la siniestralidad; y, por tanto, la convivencia serena, tranquila, ordenada, inclusiva y pacífica en la ciudad. De modo que hemos seguido y seguimos —entre comillas— los estudios urbanísticos de otras ciudades europeas y norteamericanas, y atesoramos esos conocimientos. Observamos, en cursos en los que hemos estado, el gran valor que se da a esos estudios urbanísticos. El urbanismo implica, como saben ustedes mejor que yo, decisiones muy complejas en muchas facetas: económicas, de habitabilidad, pero hay una que es la movilidad, y en esa también: cómo impacta en la movilidad de la que estamos hablando un determinado diseño urbanístico. En la especialidad que me honro en dirigir a día de hoy —me quedan unos días y el que me sigue seguirá esta línea y la mejorará— tenemos muy consolidada esa idea, de modo que la estudiamos. Estudiamos el derecho urbanístico, la legislación urbanística y qué manera habría que incluir alguna reforma en este sentido en el ordenamiento urbanístico, de manera que la movilidad sostenible tuviera encaje en el urbanismo, pero un encaje normativo expreso. Lo hay, hay buenas referencias, ustedes las conocerán mejor que yo, que están aquí en el Congreso, donde se hacen las leyes, pero quizás habría que contemplar una previsión en este sentido.

Dándole vueltas a estas ideas —y la Fiscalía las expondrá a través de mi compañero, el que me sucederá—, diré que incluso el fiscal tiene ya una legitimación muy amplia para accionar en ámbitos que no son el derecho penal; se nos asocia siempre al derecho penal y ya no es así. Accionamos en defensa de los consumidores y usuarios, tenemos legitimidad de accionar en ámbitos que son novedosos. ¿Por qué? Por lo que decía antes, porque procuramos defender los intereses sociales, que están en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

12 de mayo de 2022

Pág. 5

artículo 124 de la Constitución. En ese contexto y en todas esas posibilidades pensaba al venir aquí. A lo mejor, el que me suceda lo planteará o instará una reforma en este sentido, para que el fiscal, sin convertirse en supervisor de nadie —porque los ayuntamientos toman decisiones muy complicadas, muy complejas, con muchos intereses concurrentes—, de alguna manera, pueda tener alguna presencia en todos esos procesos que son fundamentales para la movilidad sostenible. Hablo del urbanismo y de las referencias que hay: buenos urbanistas, buenos estudios urbanísticos y movilidad sostenible.

Hay muchas más facetas, porque es apasionante la ciencia, la movilidad sostenible... La política también es una ciencia apasionante, porque hay que intuir, y tiene tanto valor a veces como la ciencia; es decir, hay que ver muy bien la sociedad en la que uno está, captar, intuir y hacerlo con inteligencia. Aquella definición clásica decía que la persona inteligente es la que capta la verdadera esencia de los problemas que se le plantean. Pues hay políticos en este país que tienen esa inteligencia también. Pero la ciencia, sin duda, es un auxiliar muy importante en la movilidad sostenible y hablamos de ella continuamente. Es el debate continuo que está ahí y que habría que definir. Con todo esto, el Ministerio Fiscal trata de definir, pero, cuidado, porque definir no es limitar, es orientar. No hay que poner límites nunca a nada y menos a un fenómeno que ha surgido con tanta fuerza, tanto relieve y tanta importancia como la movilidad sostenible.

Junto a todo ello, evidentemente está el medio ambiente, qué les puedo contar. Por eso la Fiscalía especializada en seguridad vial trabaja en contacto con otros compañeros de medio ambiente. La ventaja de la Fiscalía es la coordinación; hay un fiscal general del Estado que dirige al Ministerio Fiscal, debajo de él estamos todos los demás y nos coordinamos. Es decir, yo estoy hablando continuamente con el fiscal de Medio Ambiente de estos temas, tenemos una estrecha coordinación. ¿Qué vamos a decir del medio ambiente? Por un lado, están las ZBE —zonas de bajas emisiones— y el componente medioambiental evidente que tiene también la movilidad sostenible. Eso está al alcance de todos, es un debate en las ciudades, la lucha legítima para que haya zona de bajas emisiones, que las tiene que haber; por otro lado, está la ley de cambio climático y transición, que la hemos examinado en seguridad vial y también en movilidad sostenible, como la han examinado los compañeros fiscales de medio ambiente. Señalo también como esencial el componente medioambiental, además de otros muchos que ya estamos estudiando y que el fiscal estudia para hacer sus aportaciones, sus propuestas, para hacer ese seguimiento de un fenómeno que yo creo que, además, interesa a cualquier ciudadano. El ciudadano está muy interesado por estos temas, porque ahí se juega su calidad de vida, su modelo de sociedad y la de sus hijos. Tras el COVID, como todos saben, la ciudad ha adquirido un protagonismo muy relevante, sin perder de vista —que no se debe hacer nunca— los núcleos rurales, como dice la Unión Europea y otras comunidades. Desde luego, ha adquirido un protagonismo indudable. En este sentido, damos una pincelada o un rasgo más de esta ciencia de la movilidad sostenible que el Ministerio Fiscal ya sigue para formular propuestas, que es nuestra misión, y estar al tanto por la vinculación con la siniestralidad, porque aquí también nos jugamos la siniestralidad, eso lo tenemos comprobado.

Además de lo expuesto, les hablaría de un tercer factor muy importante. Hemos hablado de la ciencia medioambiental, pero no hemos hablado de la ciencia urbanística —que es una ciencia— ni de la sociología, ciencia muy desconocida. La sociología es decisiva, porque nos dice cómo es la sociedad de verdad, no como dicen las redes, con todos mis respetos. No, no, la sociedad la estudia la sociología; que estudia los movimientos sociales. Es una ciencia nacida en el siglo XIX, como saben ustedes, es un clásico. El que lea un poco —yo leo algo— se puede llevar una gran sorpresa al ver un estudio sociológico bien hecho de lo que de verdad se piensa, de lo que se siente por la ciudadanía y de los estereotipos con los que a veces jugamos todos al decir: es que Francia, es que España, qué pensamos los españoles... La sociología es la ciencia que estudia esos fenómenos sociológicos, es decir, cómo es la relación entre las personas, sus comportamientos. Nos hemos introducido en esta ciencia de la sociología, que es clave también para la movilidad sostenible. ¿Por qué? Yo creo que es fácil de entender, porque, en definitiva, la movilidad sostenible es donde el ciudadano más decide, o lo decide prácticamente todo.

Se habla mucho de los ciudadanos. Yo soy un fiscal ciudadano y paso a ser un ciudadano no fiscal. Todos somos ciudadanos, en definitiva, y nos sentimos ciudadanos. Qué bonito el concepto de ciudadanía. Se ha perdido quizá ese concepto tan lustrado del siglo XIX de ciudadanía; se ha perdido y hay que recuperarlo o rescatarlo. Luego, hay una ciudadanía en las urbes, en las ciudades, que decide, y eso se estudia sociológicamente. Por ejemplo, en Estados Unidos hay un estudio muy interesante de cómo decide el ciudadano. Si hoy decidiéramos todos en Madrid ir andando, fíjense ustedes el cambio que daría la ciudad. Vamos a andar todos 2 kilómetros, 3 kilómetros, 4, 5, 6. Cambiaría. Vámonos todos en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

12 de mayo de 2022

Pág. 6

bicicleta... Quiero decir que el ciudadano finalmente toma su decisión en movilidad, decide él. No decide el gestor político que está atento o puede tratar de planificar legítimamente o inducir a determinadas formas de movilidad. La decisión finalmente es del ciudadano, y por eso qué importante es la sociología, es decir, los mecanismos en virtud de los cuales se toma una decisión sobre el particular. Conviene y es muy recomendable conocer estos estudios —los hemos leído, tenemos algunos de ellos; los hay muy buenos en Estados Unidos, también se han hecho estudios en ciertas ciudades europeas— y saber cómo movilizar al ciudadano; es decir, saber qué hay que hacer para cambiar su decisión. Dicen: educación, educación. Bueno, es una palabra muy bonita, pero muy genérica. Realmente tratamos de conocer los mecanismos con los que cambiar su decisión, modificar su cuadro motivacional para que asuma una decisión distinta.

Por tanto, nos hemos introducido en esta ciencia y hacemos un seguimiento de la ciencia, de las normas reguladoras que están en el ámbito municipal. Todavía nos falta una ley estatal en ese sentido, que llegará antes o después —está en elaboración—. Mientras tanto, los cien fiscales ya están en contacto muy estrecho con los concejales de movilidad con el objetivo de estar al tanto y conocer la problemática. Por ejemplo, aquí en Madrid, el fiscal delegado está en contacto con el Ayuntamiento de Madrid a través de Borja Carabante, tiene una relación muy estrecha para que el Ministerio Fiscal esté al tanto de lo que sucede en Madrid, es decir, de los principales problemas de movilidad sostenible, porque inciden en la seguridad vial, están íntimamente relacionados, y porque nos interesa asumir un compromiso de propuestas, de seguimiento —es lo que hacemos— de ese ideal de la ciudad a la que he hecho referencia: la ciudad de la cultura, el bienestar, que esté peatonalizada, que estén protegidos todos, que todos lleguemos a la tercera edad. Qué bien suena todo esto, ¿verdad? Los discapacitados, cuánta sensibilidad hay aquí también, pero de verdad, no con palabras, de verdad. Hay un compromiso de verdad por los más vulnerables.

El Ministerio Fiscal lleva siempre el sello y la marca de defender a los vulnerables, a los que en general nadie defiende a excepción del Ministerio Fiscal. Entiéndanme bien, defendemos a todos y aplicamos la ley, pero particularmente a discapacitados, tercera edad, mujeres maltratadas; es decir, a los colectivos que realmente necesitan el amparo. Históricamente, desde siempre el Ministerio Fiscal está para los vulnerables. Aquí también lo estamos. Yo, como fiscal de Seguridad Vial, le puedo decir que he trabajado en esa dirección, para todos, pero particularmente para los discapacitados y la tercera edad. Normas viales, sí, pero cuando aparece una persona de la tercera edad cruzando un paso de peatones —que puedo ser yo, mi padre o mi abuelo— hace falta un reflejo solidario de parar y moderar la velocidad, tanto en seguridad vial como en movilidad sostenible. De ahí esa marca de los vulnerables, ese planteamiento esencial en el diseño de la movilidad sostenible, pero que sea de verdad, con compromisos reales. También con las personas económicamente vulnerables. Hay un contexto ahora de dificultades económicas en este país —en todos los países—, por eso la ciudad debe tener en cuenta —siempre, pero ahora particularmente— a esos colectivos económicamente vulnerables, que son los que tienen más difícil el acceso a la movilidad. ¿Cómo vamos de tiempo? ¿Cuánto me queda?

El señor **PRESIDENTE**: Seis minutos.

El señor **FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL** (Vargas Cabrera): Bueno, a ver si la norma del tiempo la respetamos.

Insisto, les explico que estas funciones no están en desarrollo, hemos empezado hace tres años, y van a más desde luego, como les digo. Están todos los fiscales introducidos ya en estas materias. Haremos propuestas, el fiscal que me sucede comparecerá aquí en el Congreso y las expondrá. Estamos para unirnos a este legítimo movimiento ciudadano —movimiento ciudadano, de las ciudades, de ahí viene la expresión—, que es tan importante.

Seguridad vial, las normas viales. Fíjense en que he dejado este tema para el final, en estos seis minutos.

El señor **PRESIDENTE**: Luego puedes terminar.

El señor **FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL** (Vargas Cabrera): Bien, dice el presidente que luego podré terminar.

Fíjense qué importante, ahora vuelvo a la seguridad vial y lo conecto con el otro tema. No se puede convivir en una ciudad si no se respetan las normas por todos, para empezar, por los vehículos de motor,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

12 de mayo de 2022

Pág. 7

que son los primeros, como por ejemplo los motoristas, que son los que más siniestralidad generan. La accidentalidad de una ciudad no es de los llamados patinetes o ciclistas, no, es de los vehículos de motor. Hay una alta siniestralidad todavía, y hay que luchar contra ella, contra esa siniestralidad y contra la inseguridad vial, porque no se respeten las normas. Una ciudad sin respetar las normas en general —normas de aparcamiento y todas las demás— es una ciudad anárquica. Cuando las normas no se respetan, la movilidad sostenible se resiente indudablemente. Venía hace un rato viendo ahí una furgoneta que iba obstruyendo —yo creo que indebidamente, con todo mi respeto— para hacer ese servicio de reparto.

Quiero decir que sin las normas viales se resiente toda la movilidad en una ciudad, y no hay tampoco movilidad sostenible. Me refiero incluso a las normas administrativas, el respeto por las normas administrativas. El Ministerio Fiscal tiene siempre la idea de respetar las normas, porque la norma finalmente ayuda a convivir. Con el respeto a la norma, todos coincidimos en la norma, nos consensuamos, nos encontramos en la norma, convivimos en la norma; todos tenemos un encuentro en la norma. Por eso el otro día insistimos también en esta idea de respeto de las normas viales en general en la ciudad, y también de las normas administrativas, si no, la ciudad es caótica, y en algunos lugares lo comprobamos. Hemos hecho ya un seguimiento de las infracciones administrativas y de los resultados de ciudades con más infracciones se ha comprobado que son ciudades más caóticas. Y es lógico, porque no se respetan las normas.

He empezado por los vehículos de motor, que son los que, como digo, generan la más alta tasa de siniestralidad e infringen también normas viales. Frente a ellos, son muy vulnerables los ciclistas y los llamados patinadores, usuarios de vehículos de movilidad personal. Después del Real Decreto 970/2020, son vulnerables frente a ellos. Pero aquí ha ocurrido también un proceso, y es que se ha enriquecido. Todo se enriquece con la convivencia en la ciudad. Hemos hablado de la mayor riqueza de la movilidad sostenible, que aporta nuevas visiones sobre la ciudad y también de la riqueza convivencial. Es decir, han aparecido nuevos protagonistas, como bien saben ustedes, que son los ciclistas y los usuarios de vehículos de movilidad personal. La palabra vulgar es patinete, de patinar. Esto del patinete viene de patinar, del patinaje. El primer destino o la primera ciudad que visité recién sacada la oposición fue Bilbao e intenté patinar sobre hielo y aquello fue un fracaso. Bueno, pues la expresión patinetes viene de patinar. En fin, no utilizo la expresión legal, que está en el anexo II del Reglamento General de Vehículos, sino la expresión vulgar patinetes. Están los patinadores y los ciclistas, con toda la problemática que representan.

¿Qué ha ocurrido? Desde nuestro punto de vista, han irrumpido muy bien, porque son legítimas formas de movilidad. Fíjense en el proyecto que ha elaborado el Ministerio de Transportes sobre la micromovilidad, con toda la razón, pues hay otra movilidad, es buena, es saludable y es bienvenida. Pero nuestra impresión es que ha ido por delante el legítimo negocio antes que la norma, y ahora la norma ha empezado a recuperar terreno. Como saben ustedes, tiene que haber siempre un contrapeso entre el legítimo negocio, que es fundamental para la actividad económica de un país, por supuesto —yo no pondré ningún problema a la actividad económica, sin la cual no subsistimos—, pero la norma ha ido por detrás, aunque ya se ha empezado a dictar también la norma sobre estas nuevas formas de movilidad.

¿Y qué ocurre sobre ella? El Ministerio Fiscal viene observando el cumplimiento de las normas por ciclistas y, sobre todo, por los llamados patinadores —si se me permite la expresión—. Hemos abordado la movilidad sostenible —y está plasmado en el Dictamen 2/2021 que elaboré con ayuda de mis compañeros, lo pueden encontrar en Internet— desde esta perspectiva de la convivencia sometida al imperio de las normas. Y hemos observado lo siguiente, aunque no lo mismo en todas las ciudades —cada ciudad es un mundo, como cada persona; cada persona es un mundo y cada ciudad tiene su propia personalidad—. Cuando ustedes van a Barcelona o van a Valencia, cada ciudad tiene su propia personalidad, su propio sello distintivo, orográfico, sociológico, cultural, de diseño, de modos de ser, y en ese sentido, no se pueden comparar ni se puede generalizar. Pero sí que observamos que hay una falta de cultura de respeto a las normas particularmente por parte de los llamados patinadores. Existe una falta de cultura de respeto a las normas. ¿Y eso a qué perjudica? Pues al ideal del bienestar de la ciudad y, sobre todo, al colectivo más importante. ¿Cuál es el colectivo más importante? Los peatones. ¿Por qué? Porque son quienes tienen el derecho originario. Antes de nada estaban los peatones, siempre han estado los peatones. Todos somos peatones, todos. Hay quien no es ciclista o no es patinador, o hay quien va en transporte público, pero todos somos peatones. Los peatones tienen derecho originario, son los primeros. A veces se habla mucho de patinadores y muy poco de peatones. El Ministerio Fiscal está con ellos porque son también vulnerables, frente a los ciclistas y frente a los patinadores, y este dictamen está por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

12 de mayo de 2022

Pág. 8

que se cumplan las normas. Hemos asumido esa función, aunque a veces es un tanto ingrata, porque hay una permisividad. Es nuestra función comedida, y hemos dado indicaciones a las policías locales para que apliquen las normas también a patinadores y ciclistas.

La educación es muy importante, creemos firmemente —insisto— en la educación. El especialista está en la estrategia educativa, son fundamentales esa educación y los mensajes. Creemos en todo eso, pero la sanción también educa, y se nos olvida, por lo menos al buen ciudadano. Cuando a mí me han sancionado alguna vez por algún aparcamiento o incumplir una norma, pues es una reflexión al buen ciudadano. Por tanto, es necesaria también la sanción ya, y en eso está el Ministerio Fiscal también, para que haya una convivencia tranquila, ordenada y respetuosa por parte de los nuevos protagonistas.

Señor presidente, termino ya —porque si no me salto la regla del tiempo con la que empezamos— diciendo que peatones son también los discapacitados, son los niños y también la tercera edad, que van por las aceras, que van por zonas peatonales. ¿De qué estamos hablando aquí? El Ministerio Fiscal es partidario de educar en ese sentido pero de manera rigurosa, porque es nuestra obligación hacer que las normas se cumplan por todos. Sin normas, no hay movilidad, no hay convivencia. Pero esas normas tienen que ser interiorizadas en la cultura. Ustedes hacen las normas, ¿verdad? ¿Qué desean ustedes? Que se interioricen, que se acepten por los ciudadanos y que se conviertan en una forma de estar, una forma de ser y una forma de vivir.

Termino aquí. Quedo a disposición de todos ustedes. Les doy mi agradecimiento por haberme permitido estar hoy aquí.

Gracias.

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

Vamos a pasar al turno de los portavoces de los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Plural, tiene la palabra el señor Boadella.

El señor **BOADELLA ESTEVE**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor fiscal, por su... **(El señor Gestoso de Miguel, del Grupo Parlamentario VOX, se acerca a la Mesa para saludar al compareciente).**

El señor **PRESIDENTE**: Un momento, señor Boadella.

Por favor, salúdense después a la salida. Muchas gracias.

Perdón, señor Boadella, cuando usted quiera.

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

Señor fiscal, gracias también por su intervención. Yo le quería hacer un par de preguntas muy breves y que quizás le costará aterrizarlas a la realidad con su exposición —que comparto— sobre esta visión global de la movilidad sostenible y de la seguridad vial y del urbanismo. Por tanto, creo que es un buen trípode en el que sustentar todas estas políticas.

Yo quería saber si usted conoce la proposición de ley que se está tramitando en el Congreso para modificar el Código Penal, para cambiar la tipificación penal de la imprudencia en la conducción de vehículos a motor. No sé si conoce esta modificación —estamos hablando de aquel supuesto de un homicidio con imprudencia—, y quisiera saber si la tipificación actual, según su criterio, es la correcta o debe prosperar esta modificación.

La otra cuestión que le quería preguntar está muy vinculada con los temas de las alcoholemias. Es cierto que muchos casos que llegan a la vía penal, con juicios rápidos, con conformidades y tal, acaban generando unos antecedentes que por ley —esto es así y no se puede alterar a no ser que pensemos en una cosa diferente—, con el paso del tiempo, se cancelan. Como sucede con el carné por puntos, que vas perdiendo puntos hasta que incluso poder llegar a perder el carné, con la cancelación de estos antecedentes se reiteran situaciones en las que hay gente que acumula antecedentes no computables pero que sí son reiterados. Por tanto, creo que esto genera un riesgo importante en el marco de la alcoholemia, de la conducción de vehículos a motor, ya que hay unos antecedentes que por ley es evidente que no se pueden computar pero esta es la realidad que existe. Con lo cual, me gustaría saber su opinión en estos dos frentes como fiscal de Sala, qué luz podría aportar a estas cuestiones y cómo solucionarlas.

Muchas gracias.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

12 de mayo de 2022

Pág. 9

A continuación, por el Grupo Republicano, tiene la palabra la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente, y gracias también al fiscal, al señor Bartolomé. Desde aquí le agradecemos el trabajo que ha realizado durante todos estos años y le deseamos mucha suerte en su nueva etapa para que pueda continuar realizando proyectos fructíferos.

Cogiendo un poco el guante de mi compañero Genís, hemos pensado que esta comparecencia quizás hubiese estado mejor la semana pasada, puesto que ayer se cerraba el plazo de las enmiendas de la ley al que hacía referencia y que quizás hubiese estado bien comentar. En todo caso, me sumo también a sus preguntas.

Después, sobre lo que nos ha explicado hoy, parece —y lo he repetido incansablemente en todas las comparecencias— que a veces pretendemos separar la vida de lo que son las normas viarias. Sin embargo, estas normas viarias no nos vienen genéticamente sino que las tenemos que aprender, al igual que aprendemos a andar, a hablar o a leer. Parece que si no conduces un vehículo es como si no fuera necesario saber estas normas y esto es lo que provoca un poco que los peatones sean vulnerables. ¿Por qué son vulnerables? Porque muchas veces no conocen exactamente la norma, ya que nadie se la ha explicado.

Se trataría de hacer un trabajo sociológico. También estaría muy bien concienciar en el respeto a las normas pero no por la multa, sino por la propia vida. ¿Cuántas veces vemos familias o padres o madres que acompañan a sus hijos al colegio en un coche sin abrocharles el cinturón, sin aparcar bien? Después pretendemos que estos seres pequeños que hemos llevado en el coche, que han visto nuestras actuaciones, cuando sean mayores respeten unas normas cuando ni los mismos referentes las han respetado. Quizás esto tendría que ser un trabajo sociológico: por qué tenemos esta falta de conocimiento de la norma y por qué esperamos una sanción, sabiendo que la peor sanción a veces es que terminemos con nuestra propia vida, con la de nuestros familiares o con la de otra persona.

Después, sobre la movilidad sostenible, también estamos muy pendientes desde nuestro grupo de la Ley de Movilidad Sostenible. Está muy bien pensarla en ciudades no contaminantes, pero debemos tener en cuenta cómo uniremos estas ciudades a los núcleos rurales, porque lo que está claro es que no va a haber una movilidad sostenible que pueda conectar todos los núcleos o una movilidad personal que pueda conectar todos los núcleos, pero sí que tendríamos que dar una alternativa que sea sostenible al transporte entre núcleos rurales y las ciudades. Solamente quería preguntarle si tienen previsto hacer alguna cosa al respecto.

Gracias

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

A continuación, por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Alcaraz.

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

Señor fiscal, señor Vargas, muchísimas gracias por toda la labor y por el trabajo desarrollado. Desde nuestro grupo también le deseamos los mejores éxitos en su nueva etapa.

Quiero empezar haciendo una reflexión, porque usted ha hablado hoy especialmente de la movilidad sostenible, y esto —créame— para la mayoría de los ciudadanos suena a ciencia ficción. La Comunidad Europea acaba de aprobar adelantar cinco años la eliminación de la venta de vehículos diésel o de gasolina, lo que quiere decir que para 2035 no se podrá vender ni un vehículo diésel o gasolina. Créame que esto choca frontalmente con la realidad de los ciudadanos españoles que nos estén viendo, porque crece proporcionalmente la falta de movilidad insostenible de todos los españoles, ya que nos abocan a tener que comprar coches eléctricos —cuando es ya difícil mantener el que ya tenemos— con el aumento del precio de la luz y el precio del combustible —que nos suben 60 céntimos y luego nos bajan 20, aquí queda la técnica de Ali Babá, se quedan 40 céntimos—. Créame que lo que realmente proyectamos aquí y lo que puedan escuchar los ciudadanos sobre la movilidad sostenible podrá serlo en un futuro muy lejano, pero a día de hoy creo que esa realidad —como ya se ha comentado, incluso en las zonas rurales— es bastante complicada.

Quisiera hacerle algunas preguntas. En su trayectoria como fiscal, ¿qué cree que ha quedado pendiente para la atención a las víctimas del terrorismo dentro de la seguridad vial? ¿Cree que en alguna de las normas, dentro de esta nueva ley que se aprobó, ha quedado algo que no se ha incluido y que pueda mejorar la protección de ellos?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

12 de mayo de 2022

Pág. 10

También quería comentarle que usted pidió recientemente la implicación de los ciudadanos en las denuncias con respecto a las conductas delictivas que cometen los conductores. Pero ¿no cree que sería mejor aumentar el número de agentes de la Guardia Civil y de policías que controlan las carreteras? Créame que yo, como usuario de carretera, hago muchísimos kilómetros al año y lo que noto es que cada vez tenemos mucha menos presencia de guardias civiles en las carreteras, lo cual da muchísima menos seguridad. Dicho sea de paso, ¿cree que la Guardia Civil de Tráfico, que es la parte del cuerpo de la Guardia Civil que más muerte causa cada año, debe tener los mismos o incluso más medios que cualquier conductor para proteger su vida? Son continuadas las ocasiones en las que hemos denunciado ante el Ministerio del Interior que la propia Guardia Civil está denunciando la falta de material apropiado para esa conducción. Y si vamos a proteger a los conductores, a los transeúntes y a las personas vulnerables, hay un cuerpo que también es muy vulnerable, que es precisamente la Guardia Civil. He echado en falta, y echamos en falta siempre, proteger a quien nos protege.

Respecto a una reflexión que hizo usted hace poco en una entrevista —creo que fue en Galicia—, dijo que la mitad de los delitos que se están cometiendo en tráfico vienen asociados a la toma de drogas y alcohol. Es curioso, porque si miramos los datos de los controles de drogas y alcohol en estos últimos años —datos que nos ha aportado el propio Ministerio de Interior—, ha bajado sustancialmente el control de droga y alcohol, pero los delitos —como usted apunta— han aumentado. ¿Cree usted que realmente hay que aumentar por parte de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado los controles de drogas y alcohol para evitar estos siniestros? Nada más.

Muchísimas gracias. Como le he dicho anteriormente, le deseo los mejores éxitos para su nueva etapa.

Gracias.

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

A continuación, por el Grupo Popular, tiene en primer lugar la palabra el señor Gamazo.

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

Buenas tardes, señorías. Señor Vargas, sea de nuevo bienvenido a esta Comisión de Seguridad Vial, que ya es su Comisión, en esta que parece será su última comparecencia como fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial. En esta tarde, y en nombre del Grupo Parlamentario Popular, queremos agradecerle todas las aportaciones y colaboraciones que ha tenido durante estos años con el Poder Legislativo, y en especial con los miembros de esta Comisión sobre Seguridad Vial. También queremos darle las gracias por estos últimos dieciséis años dedicados a la seguridad vial, a esa persecución de los delitos relacionados con la violencia vial, y por estar —conforme ha destacado— siempre al lado de las víctimas. Queremos darle también la enhorabuena por todos los reconocimientos y premios que está recibiendo durante estas últimas semanas, como el de Ponle Freno o el de la Fundación CNAE con la medalla de oro por esa dedicación.

Le quiero preguntar sobre cuestiones y trabajos concretos que en los últimos años se han desarrollado desde la Fiscalía. El año pasado realizó un llamamiento a la ciudadanía para que colaborara con el fin frenar la siniestralidad vial; un llamamiento por el cual nosotros preguntamos al Gobierno si tenía pensado desarrollar alguna medida para hacer posible esa canalización de la ciudadanía, y la respuesta del Gobierno nos dejó algo perplejos porque nos aseguró que el Ministerio del Interior no consideraba necesario habilitar cauces alternativos para canalizar la colaboración ciudadana con el objetivo de frenar los siniestros viales. Al respecto, ¿podría definirnos o matizarnos a qué se refería con ese llamamiento y de qué forma la Administración podría crear cauces rápidos y ágiles para que los ciudadanos pudiesen colaborar y que fuese efectiva esa colaboración?

También quiero preguntarle sobre las *apps*. Pudimos leer que está interesada la Fiscalía y estaba estudiando convertir esos comportamientos de avisar a través de aplicaciones sobre la ubicación de los controles de drogas y alcohol. Queríamos saber cómo están esos estudios, y si ya tienen alguna conclusión o definición, si nos las podía trasladar. También estaríamos interesados en saber sobre esos proyectos que nos comentó el año pasado, que tenían sobre la mesa, el de eliminar las malas praxis y consolidar las buenas praxis, así como el de disminuir de 25 a 15 minutos el tiempo entre el accidente y la llegada de los servicios médicos.

Y, por último, antes de dar el paso a mi compañera María Jesús, quiero comentarle que con los cambios normativos que se han producido en los últimos años, entre ellos, por ejemplo, el de la reducción de la velocidad máxima en las carreteras convencionales a 90 kilómetros/hora, sin embargo, la tendencia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

12 de mayo de 2022

Pág. 11

no está siendo positiva, más bien todo lo contrario. A fecha de este martes, 10 de mayo, según datos de la DGT, han fallecido un 37 % más de personas en las carreteras que el año anterior y 36 personas más que en 2019, un 8 % más. Por tanto, ¿considera que este año está siendo un año negro, porque durante todos los meses se incrementa la siniestralidad y el número de fallecidos? ¿Y qué medidas de forma urgente deberían adoptarse o propondría, para frenar esa perversa tendencia al alza de la siniestralidad?

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

La señora **MORO ALCARAZ**: Gracias, presidente.

Buenas tardes, muchas gracias señor fiscal Bartolomé Vargas por estar nuevamente aquí.

Voy a ser muy breve para ajustarnos a los tiempos como se nos ha planteado. Seguimos teniendo muchísimas preocupaciones, que usted ha puesto encima de la mesa, en relación con los vehículos de movilidad personal. Me voy a ceñir a dos cuestiones, para conocer los avances en algunos temas que usted ha planteado en distintos momentos. Por ejemplo, su preocupación por la falta de seguro y las dificultades precisamente por los incidentes, siniestros, etcétera, que puedan causar todos los vehículos o en los que puedan estar implicados. Usted, hace un año o un poquito menos, en junio de 2021, a propósito de la presentación del Dictamen 2/2021, dijo que iban a contactar con la Dirección General del Seguro y del Consorcio de Compensación, para buscar fórmulas y ver cómo se podía tener cobertura. No sé si nos puede ampliar la información o decir cuáles han sido los avances, si han pensado fórmulas y qué respuesta ha dado el Gobierno.

La segunda cuestión ya es casi un clásico, pero es que lo siguen planteando los propios fiscales delegados. Me voy a ceñir al fiscal, por ejemplo, de Andalucía, fiscal delegado de Andalucía, Ceuta y Melilla. El fiscal de Seguridad Vial —nos dicen los medios— dice que debe haber una norma única para el uso del patinete. ¿Tenemos que seguir trabajando por esto? Nosotros creemos que, evidentemente, se dificulta mucho el que haya normas distintas para que haya también una concienciación o, como decía usted, una interiorización de la norma en el comportamiento en las ciudades y, por tanto, esa movilidad sostenible no va a existir si tenemos vehículos que resultan, no solo molestos, sino, además, dañinos. Esas dos cuestiones.

Y, quiero aprovechar, también, especialmente por todos los años en los que hemos tenido ocasión de colaborar en la Comisión de Justicia y en la Comisión de Seguridad Vial, para agradecer su actitud, siempre colaboradora, positiva, todo su equipo queriendo contribuir a un trabajo del que usted ha hablado también en su exposición. Así que, aunque lo ha hecho mi portavoz, y seguramente lo hará el presidente de la Comisión, quería que quedara constancia de ese reconocimiento, porque, además, usted lo hace con compromiso y con entusiasmo. Queremos seguir contando con usted, claro que sí, y esperamos que su sucesor se implique de la misma manera, porque merece la pena que las relaciones institucionales y personales sean de esta manera.

Gracias. (Aplausos).

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

Para concluir este trámite, tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Díaz Rodríguez.

El señor **DÍAZ RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente. Gracias, excelentísimo señor fiscal.

En nombre de mi grupo político, el Grupo Parlamentario Socialista, y en el mío propio, debemos agradecerle su comparecencia hoy aquí, y no queremos que sea un simple formalismo. Queremos que ese agradecimiento lo sienta como nosotros lo estamos expresando, porque siempre ha honrado a esta Comisión con su presencia, hemos tenido siempre el privilegio de oírle y aprender de sus aportaciones, de sus reflexiones, como hoy, y consta ese esfuerzo que usted ha realizado en el *Diario de Sesiones* de esta Comisión. Ese agradecimiento no es un agradecimiento únicamente por su presencia en esta Comisión, sino que es también, lógicamente, por el trabajo que viene realizando de forma multidireccional en estos años, a través de la coordinación, como ha dicho, del resto de fiscales, a través de la fijación de criterios, recomendaciones, dictámenes —que se han dictado numerosos—, dirigidos, en materia de seguridad vial, a la propia Administración, a los propios agentes, que de alguna manera representan los distintos cambios en esta materia.

Desde luego, ese agradecimiento es mayor aún porque se ha ejercido de una manera muy muy eficiente en los tiempos de la pandemia. Es compleja la labor que ha ejercido, porque lo ha dicho muy

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

12 de mayo de 2022

Pág. 12

bien: no podemos caer en el error de hablar de distintos actores en la cuestión de la seguridad vial y de la movilidad sostenible. Desde luego, sí que se nos pasa por la cabeza en distintos momentos de nuestra vida, si somos peatones, somos conductores, somos transportistas, somos repartidores. En realidad, aquí estamos hablando de que somos un único actor y es el protagonista, la ciudadanía, el ciudadano que, en cada momento de su vida, en cada momento, incluso, de su proceso vital, conforma un papel distinto, pero que, al final, estamos hablando de que no es una cuestión de que tengamos que jerarquizar sobre qué tenemos que hablar de la movilidad sostenible. La movilidad sostenible está hablando de la ciudadanía, del ciudadano, estamos hablando de las administraciones, estamos hablando de municipios, que tienen que ejercitar, a través de la coordinación con el resto de administraciones, oyendo incluso a los ciudadanos a través de los colectivos, qué ciudad queremos, porque, también lo ha dicho muy bien, estamos hablando de urbanismo. El urbanismo es una clave de bóveda sobre qué queremos en el futuro, cómo queremos que sean nuestras ciudades.

Dentro de ese urbanismo estamos hablando de que cualquier error que se plantee en cómo queremos que sean nuestros barrios, cómo queremos que sean nuestras ciudades, son errores que se pagan en décadas. No es fácil invertir en una urbanidad que, luego, debe corregirse, porque se está hablando de millones y millones de euros los que suponen conformar barrios que, en un momento dado, no hayan tenido en cuenta los criterios técnicos y los criterios de los ciudadanos a través de sus colectividades. Por eso, ese papel protagonista de los ciudadanos, ese papel de jerarquizar unos u otros, tenemos que evitarlo. Todos nos disfrazamos, a veces, de peatones y otras veces de conductores, pero se está hablando de la ciudadanía. Entendemos que esto es una cuestión muy cambiante. Ha cambiado mucho, cambia mucho cómo queremos que sean nuestras ciudades y cómo queremos movilizarnos a través de ellas. En ese tema tenemos que decir que cada vez las administraciones tienen más elementos, más dispositivos, más tecnologías y creo que esa es la línea en la que tenemos que seguir para que el urbanismo, la sostenibilidad y cómo queremos que sean nuestras ciudades tengan más que ver con algo sostenible y saludable.

En ese sentido, también tenemos que hablar de que la cuestión de la movilidad sostenible ha supuesto movilizar 13 500 millones de euros a través del Ministerio de Transportes y Movilidad y que, incluso, hace recientemente, se aprobó una resolución que afecta a casi 200 municipios, capitales de provincia y municipios de más de 20 000 habitantes, que va a suponer que se haga una apuesta con 1100 millones de euros para que estos municipios, a través de sus planes estratégicos, desarrollen cómo quieren que sean sus ciudades, cómo quieren que sea su transporte público y cómo queremos que de alguna manera el ciudadano se movilice a través de los carriles bici, y otros sistemas que sean más sostenibles y saludables.

Solo queremos reiterarle el agradecimiento. Ha dicho usted que acaba su mandato. Considero que hay mandatos que no acaban nunca y estoy convencido de que seguiremos teniendo reflexiones y aportaciones de su persona, que serán muy bien recibidos por la sociedad. **(Aplausos)**.

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

A continuación, don Bartolomé Vargas tiene la palabra por el tiempo que estime oportuno.

El señor **FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL** (Vargas Cabrera): Bueno, por el tiempo que estime el presidente, que es el que aquí marca las reglas, como decíamos antes. **(Risas)**.

Señor Boadella, sobre los artículos 142.2 y 152.2, ha finalizado el trámite de enmiendas y sigue el trámite parlamentario. No se nos ha llamado a informar —lo cual no es imprescindible para nada; se nos puede llamar o no— y no hemos emitido una opinión como Ministerio Fiscal. Sí les tengo que decir que la doctrina del Tribunal Supremo en la Sentencia 420/2021 no casa realmente con el texto y eso hay que planteárselo. ¿En qué sentido? El Tribunal Supremo entiende históricamente que no se puede vincular la imprudencia a una infracción reglamentaria, tiene esa percepción de que hay un concepto valorativo siempre y que no se puede vincular estrictamente a la norma reglamentaria, pero en todos los ámbitos imprudentes, no solamente en tráfico. Esa es la concepción histórica jurisprudencial de la imprudencia del Tribunal Supremo. Eso no quita para que el legislador sea soberano para establecer un texto nuevo sobre esa jurisprudencia. Yo no puedo opinar, solamente subrayo que esta Sentencia 420/2021, que he examinado profusamente junto con mis compañeros en el Dictamen 1/2021, va destinada a evitar la despenalización que se produce de hecho. Les diré que a diario se archivan muchísimos procedimientos por parte de los juzgados porque hay una praxis de archivo, no se levanta atestado, etcétera. Estamos luchando contra eso, pero hay una cierta despenalización. La norma penal tiene que estar para el territorio

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

12 de mayo de 2022

Pág. 13

justo, el terreno justo y ponderado, pero hay una praxis de despenalización: los juzgados están sobrecargados, no hay toda la conciencia que debería haber... Luchamos contra eso, pero realmente ya la norma anterior y esta sentencia del Supremo han permitido, con el dictamen que se ha emitido, que los fiscales delegados traten de poner justamente la medida penal en los accidentes de tráfico. Esa es la observación que le puedo hacer, no más, porque lo haría mal, ya que no hemos informado oficialmente sobre eso.

En cuanto a la multirreincidencia, se preguntaba qué pasa con los que cometen una infracción bajo la influencia del alcohol y otra y otra. Pues, hay una petición de ingreso en prisión. Cuando llega un momento en que se ve que se van a matar él o su familia, cuando es tal la reiteración, es el último recurso. El fiscal no desea la prisión —soy fiscal y no deseo la prisión para nadie—, pero la prisión es el último recurso cuando no hay otros recursos educativos o preventivos; es la *ultima ratio*, como dicen los penalistas. Cuando un conductor acumula seis condenas en un año y pico, no hay otro recurso que el ingreso en prisión. Esta es la respuesta a lo que se me ha planteado. Eso sí, hay muchísimas condenas, casi 50 000 condenas al año, por conducción bajo la influencia de alcohol. Esas condenas son muy valiosas porque son una llamada para el conductor. ¡Cuidado! De cien conductores, solo uno vuelve a delinquir. ¿Por qué? Porque una condena penal es una condena penal, te quitan el permiso de conducir y te quedas con antecedentes penales, de manera que la reincidencia es escasa.

La señora Granollers me hablaba también de este mismo texto y, como no hemos informado oficialmente, solamente puedo hacer la reflexión anterior: el concepto del Tribunal Supremo es no vincular los tipos de injusto imprudente —es decir, la gravedad de la imprudencia— a la infracción. Ese es el concepto jurisprudencial. Ahora bien, el legislador puede utilizar otras fórmulas.

En cuanto a la educación y a los vulnerables, estoy absolutamente de acuerdo y, como fiscal especialista en eso, tengo la firme convicción de que lo primero es la educación. Esa es la primera respuesta. Los niños que están educados siempre respetan las normas. Cuando ven que el padre no las respeta —lo tenemos comprobado en el día a día—, los niños lo perciben, se asustan, se incomodan. A veces llaman la atención al padre —o a la madre, al progenitor— y a veces se vuelven como él. Usted ha puesto el dedo en la llaga: la clave está en la familia. Es ahí donde se educan primero los niños, donde nos educamos todos, y comparto plenamente que no se subraya lo suficiente ese papel en los planes educativos. No se subraya que la educación primera está ahí y en las asociaciones de padres de colegios. Ahí hay mucho terreno por recorrer, lo comparto.

Respecto a los núcleos rurales, estoy absolutamente de acuerdo. Como le decía, el Ministerio Fiscal siempre trata de defender a los vulnerables. ¡Los pueblos están tan olvidados en servicios y en tantas cosas! Yo lo he dicho aquí en este Congreso en otra ocasión y lo digo en las memorias; en Fiscal.es tienen todas las memorias elaboradas y hablamos a veces de esta realidad. No podemos olvidar nunca a los pueblos, nunca; hay personas que están allí viviendo, que son importantes, nadie es más importante que otro. Además, la Unión Europea nos dice que no olvidemos los núcleos rurales, que no todo es la gran ciudad. Y no se vive tan mal en un pueblo. Yo he estado en un pueblo y hay muchas cosas culturales muy buenas que surgen justamente de los pueblos. ¡Cuántos escritores, cuánta gente creativa sale de los pueblos! ¿O no? Comparto plenamente su reflexión y además lo he escrito.

Señor Alcaraz, utopía y realidad. Pues, claro que sí. El 60 % del parque móvil español tiene más de diez años de antigüedad. Vamos a la realidad: contamos con uno de los parques móviles —lo saben porque está escrito— más antiguos de Europa. No podemos vivir de espaldas a la realidad, hay que partir de ella. El fiscal lo sabe porque tiene que estar en la realidad. ¡Cuidado! Eso no nos impide para nada avanzar hacia la utopía, pero esta es la realidad. Ahora hay que tomar pasos decididos en otra dirección, pero el dato está aquí. La venta de coches de ocasión es mayoritaria todavía, esta es la realidad. Hay que partir de las realidades, pero no pararse en ellas, sino dirigirse hacia otro modelo de ciudad y dar pasos —como se están dando— en este sentido.

En cuanto a la atención a víctimas, me decía usted que hay mucho pendiente. Pues, mire usted, muchísimo. ¿Qué propone el fiscal en el Dictamen 1/2021? Bueno, yo y mis compañeros, porque yo siempre trabajo en equipo; no soy yo, no creo en mi protagonismo, somos un equipo y trabajamos juntos. La víctima es el centro del procedimiento. Hay que evitar que el procedimiento la haga sufrir más, porque, por nuestra experiencia, hay un doble sufrimiento. Si tienen alguna experiencia cercana, sabrán lo que sufre la madre que ha perdido a su hijo durante el proceso hasta que acaba: encontrarse con el autor, que el autor la mire displicentemente, ciertos interrogatorios... El proceso no aporta consuelo —lo digo en el Dictamen 1/2021—, aporta desconsuelo, victimización. Así pues, luchamos para que no sea así. Los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

12 de mayo de 2022

Pág. 14

fiscales lo estamos intentando, a veces nos oponemos a preguntas que no son correctas y lo que hacemos es ayudar a la víctima sin perjuicio del derecho de defensa; en todo caso, procuramos que las víctimas tengan atención continuada desde el principio. Hay muchísimo que hacer. Hay oficinas de atención a las víctimas, aunque no en todos los sitios. Como no hay conciencia vial, estas víctimas no se ven tanto como otras víctimas de delito; es más difícil visualizarlas porque falta todavía conciencia vial. En el Dictamen 1/2021 está esa reflexión. La víctima debe ser el centro. Es más, ahí proclamamos lo que la ministra Rachida Dati planteó hace quince años en Francia: que en los juicios por accidentes de tráfico, cuando has perdido a tu hijo, tienes derecho a que se le recuerde, a leer una carta. Pues, aquí hemos recogido esa idea antigua para el que quiera; el fiscal, a veces, cuando la madre, el padre o el hermano lo quieren hacer, lo permite. Este es nuestro planteamiento, aunque faltan muchos medios. Y, sobre todo, luchamos para que desde el principio cobren sus cantidades. La persona con recursos sufre lo mismo la pérdida de un hijo —es lo más doloroso para mí, aunque todo lo es— que la que no tiene recursos. Ahora bien, no es lo mismo económicamente. ¿Por qué? Porque tiene una depresión por haber perdido al hijo y no tiene un tratamiento psiquiátrico, porque ha perdido el trabajo... No es igual. Hay una gran desigualdad y el fiscal está siempre con todos, pero más con los vulnerables. Luchamos para que se paguen las cantidades pronto, porque en estos delitos siempre hay dinero —permítanme la expresión—, es decir, hay una compañía que responde; no ocurre así en otros casos, por desgracia. Luchamos en esa dirección y hay mucho por hacer en este sentido. Por eso comparto lo que usted decía.

En cuanto a la falta de medios, las policías locales —a las que no se ha referido— desde el coeficiente de jubilación de 2018 se han quedado en cuadro, con un cuarto de plantilla. Como usted sabe, señor Alcaraz —lleva razón—, la seguridad vial en Madrid cuenta con 150 agentes, cuando harían falta 350 para seguridad vial, por poner un ejemplo. En Guardia Civil de Tráfico, igual. La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil es un cuerpo ejemplar con una gran preparación científica. Acabo de estar en la Escuela de Tráfico de Mérida en un curso de reconstrucción de accidentes y es una referencia europea que compite con los mejores centros de reconstrucción de accidentes europeos, israelíes, etcétera. Son buenísimos y han mejorado mucho su ciencia y su dedicación. Ahora, las plantillas son cortas. Claro, son cortas siempre, las nuestras también, y no sabemos cuáles son más importantes. Bueno, ellos son más importantes porque están en las carreteras, no me entiendan mal. En fin, hay que tomar nota de lo que usted dice y, por supuesto, le he escuchado con toda atención.

Óscar, muchas gracias por los premios. Yo siempre pienso que he cumplido mi deber y los premios los acepto en nombre de todos mis compañeros y en nombre de todos los que trabajan y luchan en seguridad vial. De todas formas, muchísimas gracias.

¿Cómo se articula la colaboración ciudadana? A veces no es tan difícil. Hay un conductor temerario que te ha adelantado y el que va al lado le saca una foto. Depende de los casos. Hay un número de teléfono. Hay que mejorarla y, desde luego, estructurarla más, pero sí que hay recursos. Yo llamaba a que se colabore. La cuestión es la mentalidad, porque hay algunos que dicen: Todo esto de colaborar, chivarse... En otros países europeos eso sale casi espontáneamente: Esto no puede ser, yo llamo enseguida. Y tienen la diligencia de buscar el teléfono, de llamar, de coger la matrícula, de colaborar con la matrícula. Aparte de lo que bien dice Óscar, quizá sea una cuestión también cultural.

En cuanto a las *apps*, en Francia no han podido —perdón por la expresión— meterles el diente, aunque lo han intentado tras aquel famoso caso de una niña secuestrada. Recordarán que en un control de alcoholemia iban a parar al vehículo, pero, como empezaron a darse las luces, no lo pararon y, después, la niña secuestrada falleció. Hubo un grandísimo debate en Francia. Allí eran las luces, pero las *apps* son lo mismo, las *apps* avisan de dónde está el control. Sin embargo, la libertad en las redes y el principio de libertad de las *apps* es muy complejo. La Fiscalía ha estudiado la posibilidad de una sanción en la Ley Orgánica de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, una sanción de orden público —por así decirlo— en ese contexto. Simplemente, se ha estudiado, está planteada la cuestión.

Respecto al protocolo de atención a bomberos, en Andalucía ya se cumple ese protocolo de asistencia inmediata a la víctima cuando alguien quedar atrapado en accidentes graves. Yo he visto ese momento en directo, cómo se hacen esos protocolos simulados. Es difícilísimo. Cuando llegan allí hay riesgo para el bombero de que explote el coche, hay riesgo de un segundo accidente... Son momentos delicadísimos. Ahí está la víctima atrapada, muriéndose o fallecida, y está la hija al lado. Son momentos terribles. Yo lo he visto en simulacros. El protocolo se hace ya en Andalucía, respondiendo a la pregunta. ¿Qué es lo que aporta el protocolo? Que desde el principio el fiscal está ahí, porque a veces el bombero no recoge datos del vehículo que sirven para la prueba, porque no hay coordinación suficiente entre el bombero, el policía

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

12 de mayo de 2022

Pág. 15

y los servicios sanitarios. Además, nuestra intención es que el fiscal esté desde el principio ahí, ya, promoviendo la atención a la hija que ha perdido a su madre o su padre que está ahí, y buscando un psicólogo. Esa es la intención y, respondiendo a la pregunta de Óscar, ya se aplica.

Voy terminando.

El señor **PRESIDENTE**: Sin prisa, vamos bien de tiempo.

El señor **FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL** (Vargas Cabrera): Si vamos bien de tiempo, intento responder a todo lo que he apuntado aquí.

En cuanto a las cifras de siniestralidad, yo suelo ser prudente. Esas cifras tienen unas curvas. No estoy, en absoluto, haciendo ningún reproche —el reproche es imposible por el aprecio que tengo a Óscar—, pero hay que ver las curvas con más tiempo, con más años. Dicen los expertos, los que saben, que realmente se necesitan cinco años para medir las curvas, no un año solo. Uno año no está mal, es un indicativo, pero creo que nos falta un poco más todavía, sobre todo después del COVID que ha alterado todas las cosas. Falta un poco más de tiempo para ver la siniestralidad. Esa es mi opinión, aunque acepto que siempre que hay accidentes y fallecidos es negro el año, como ha dicho Óscar. Con una sola víctima es negro y con ese número de fallecidos pues es muy muy muy negro.

María Jesús —a la que también aprecio y estimo por su valía intelectual y personal, y lo digo porque hemos compartido reflexiones jurídicas aquí— mencionaba el seguro de patinetes. Yo, como fiscal, he promovido un grupo de trabajo para que haya un seguro de los llamados patinetes —el fiscal promueve, no es el legislador— con las compañías de seguros, la Dirección General de Tráfico, el Consorcio de Compensación de Seguros, el Ministerio de Industria, prácticamente todas las entidades. Allí hemos propuesto, efectivamente, que haya un seguro. Ya saben que la directiva europea del automóvil se va a trasponer, es una nueva directiva relativa al seguro y está en fase de trasposición. Con motivo de la trasposición se va también a diseñar un seguro para los llamados patinetes. Hay dos formas: una, meterlo en la trasposición de la directiva; y, otra, sacarlo fuera como norma especial. El grupo de trabajo parece que ha apuntado hacia una norma especial, pero, en todo caso, dentro del baremo. Este está establecido en la Ley 35/2015 que regula el baremo, que saben que son cantidades tasadas, y dentro de ese contexto es donde ha planteado el grupo de trabajo que haya un seguro para los llamados patinetes con unas cantidades que no pueden ser las mismas que en los accidentes de automóvil. Ahí hay dudas en cuanto al ámbito. ¿Cuáles son los vehículos concretos que están cubiertos en esa tipología tan variada que hay? Ahí hay un debate. ¿Debe ser un seguro de vehículo o de usuario? También hay un cierto debate sobre el tema. Una cosa es clara: tiene que haber una identificación y un registro. Sin eso, ni seguro ni nada de nada. En eso es taxativo el grupo de todos los expertos. Esas conclusiones aparecerán en la memoria que acabo de presentar y que seguramente ya expondrá el fiscal que me suceda. Yo dije en una ocasión que conducir sin seguro es una gravísima irresponsabilidad. ¿En qué sentido? Porque uno es consciente de que va sin seguro, es consciente de que puede atropellar a una persona y es consciente de que no va a poder ser atendida y va a tener que pagarse las lesiones. Esto añade un especial reproche al comportamiento. En todo caso, ahí está.

En cuanto a la unificación de la norma en patinetes, nuestro punto de vista ya lo he expuesto aquí. Falta normativa. Hay materias que es dudoso que pertenezcan al ámbito municipal. Ya saben todos que la Constitución atribuye el tráfico a la legislación estatal. Estamos en esa frontera entre las competencias municipales y las competencias estatales. Otro punto de vista es que tiene que haber más regulación sobre ellos en la ley de seguridad vial y más regulación en el Reglamento General de Vehículos, que tiene que marcar las características. Tiene que haber más regulación y hay que sistematizar mejor las normas. Ese es nuestro punto de vista y yo lo he expuesto aquí en alguna ocasión.

En cuanto a relaciones con las instituciones, estoy también absolutamente de acuerdo con lo que ya dicho María Jesús.

Finalmente, al señor Díaz Rodríguez le agradezco su amabilidad y sus felicitaciones. Como digo, soy un servidor público y he cumplido mi tarea con luces y sombras, como todos, como se ha podido, con lo que he podido. Yo, sinceramente, deseo que el que venga lo mejore, sobre todo por la red de fiscales delegados tan buena que hay, y seguiré colaborando como ciudadano, porque soy ciudadano siempre, antes y ahora. Es lo que usted decía, compartimos plenamente la idea de ciudadano. Los ciudadanos son ustedes, soy yo, es el que está en la calle. La persona que promueve un movimiento con el cual cambia una norma es tan ciudadano o más que yo. Ese concepto de ciudadanía hay que rescatarlo siempre. Ha hablado usted, ciertamente, de los distintos papeles en los que estamos —peatón, ciclista y demás—,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

12 de mayo de 2022

Pág. 16

pero siempre hay una base común. Seamos lo que seamos, estemos dónde estemos, seamos cómo seamos, debemos ser ciudadanos con respeto a las normas. Ese es el mensaje que damos siempre, porque a veces se ve la norma muy negativamente. El otro día, cuando me dieron un premio, recordé la recomendable obra de Platón *Las leyes*, del siglo IV antes de Cristo —si no me equivoco—, en la que hablaba de la pedagogía de las normas en las *polis* de Atenas, que eran muy diferente a las urbes de ahora. No había patinetes ni en Atenas ni en otras ciudades. **(Risas)**. Hay que hacer pedagogía de las leyes —porque las normas significan mucho— con un gran mensaje educativo y de concierto: todos nos concertamos en la norma. No todo es la prescripción obligatoria, sino que siempre hace falta, en mi opinión, una pedagogía de las normas para los ciudadanos, porque, en definitiva, concordamos en ellas. Entonces, estoy absolutamente de acuerdo con esa reflexión. Después, ¡qué bien vienen esos 1100 millones para todo tipo de inversiones!

Yo, como les digo, continúo con mi compromiso aunque pase de la vida jurídica a la vida privada, a la vida cultural, y deje de ser fiscal. Me llevo muchas experiencias, muy intensas y muy buenas. Tengo mucha vocación de defender lo público, pero ahora mis proyectos e ilusiones continúan, como las de todos ustedes. Hay que estar abiertos siempre en la vida, porque la vida te lleva a otros proyectos. Ahora seré ciudadano, lo mismo que antes.

Muchísimas gracias a todos. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vargas, por su didáctica y entretenida comparecencia.

Efectivamente, hoy ha comparecido usted en su condición de fiscal de Seguridad Vial, aunque su inminente jubilación, como ya se ha comentado aquí esta tarde, le va a impedir volver a hacerlo en esa condición. Pero, como usted decía —ya se lo he escuchado en alguna ocasión y lo ha mencionado también en sus últimas palabras—, se jubila de la Fiscalía, pero no de su compromiso con la seguridad vial. Por eso, estamos seguros de que volveremos a verle por aquí y a recibirle ya como gran experto. Sin duda, dieciséis años al frente de la Fiscalía le hacen un gran conocedor de lo que todavía tenemos que hacer para continuar mejorando y conseguir que la seguridad vial siga evitando siniestros, siga evitando víctimas y contribuya a esa movilidad más segura y sostenible cada día.

Todos los portavoces de los grupos parlamentarios han valorado su gran trabajo y su dedicación durante estos dieciséis años en los que España, sin duda, ha avanzado muchísimo en seguridad vial. Hay que sentirse orgulloso de todo el trabajo que se ha hecho en nuestro país. Todos se lo han agradecido y yo, en nombre de la Comisión de Seguridad Vial, también se lo quiero agradecer. Esperamos verlo pronto por aquí, una vez jubilado.

El señor **FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL** (Vargas Cabrera): Muchísimas gracias. Sigue mi compromiso tan firme como siempre.

El señor **PRESIDENTE**: Se levanta la sesión.

Eran las cinco y veinticinco minutos de la tarde.

cve: DSCD-14-CO-671