



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2022

XIV LEGISLATURA

Núm. 699

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

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

Sesión núm. 23

celebrada el martes 7 de junio de 2022

Página

ORDEN DEL DÍA:

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 alcalde de Parla (Jurado Rodríguez). (Número de expediente 212/002228) | 2 |
| — Del señor presidente de la Federación Española de Vehículos de Movilidad Personal (Ruiz Medina). (Número de expediente 219/000844) | 8 |
| — Del señor director de la Fundación Educatrafic (Colell Gracia). (Número de expediente 219/000845) | 16 |

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 699

7 de junio de 2022

Pág. 2

Se abre la sesión a las once y cinco minutos de la mañana.

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 ALCALDE DE PARLA (JURADO RODRÍGUEZ). (Número de expediente 212/002228).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenos días.

Comenzamos la sesión de esta mañana continuando con la celebración de las comparencias dentro del programa que estamos llevando a cabo sobre la seguridad vial en el ámbito urbano.

Hoy nos acompaña el alcalde de Parla, don Ramón Jurado Rodríguez, a quien damos la bienvenida. Como sabe, en su primera exposición tiene quince minutos; después los portavoces de los grupos parlamentarios intervendrán, y, a continuación, para concluir la comparencia, usted tendrá unos diez minutos para contestar las preguntas o añadir lo que considere importante.

Sin más, tiene la palabra, señor Jurado.

El señor **ALCALDE DE PARLA** (Jurado Rodríguez): Buenos días a todos y a todas. Muchas gracias por darme la oportunidad de participar en esta comparencia y de venir a hablar de mi ciudad, que en realidad es lo que me gusta, lo que me apetece y lo que me mueve prácticamente las veinticuatro horas del día.

Quiero decir, primero, que se van a poner en marcha dos proyectos, que van a afectar a la movilidad y, por ende, a la seguridad vial, gracias a los Fondos de Recuperación, Transformación y Resiliencia que el Gobierno de España ha puesto en marcha y que están financiados al 90 %. Un primer proyecto es el de la peatonalización del centro —ahora hablaré de ello— y un segundo proyecto es el de la construcción de una segunda estación de cercanías en el municipio, que ya hacía muchísima falta, que llevaba proyectada desde el año 2007 y que, por motivos diferentes, había quedado un poco en el olvido. Gracias a estos fondos y gracias al compromiso que el Ministerio de Transportes adquirió —tiene un nombre ahora un poco complicado, antes se llamaba Ministerio de Fomento— con nuestro municipio, en los próximos meses saldrá a licitación la construcción de la segunda estación de cercanías del municipio de Parla, un municipio que tiene 135 000 habitantes y que solo cuenta con una estación de cercanías, que es claramente insuficiente. Su licitación saldrá en los próximos meses y esperamos que el inicio de la construcción de esta estación sea una realidad a finales de año o principios del año 2023.

Esta estación va a cambiar absolutamente la situación de movilidad de nuestro municipio. Pongo en antecedentes cómo es la situación de la ciudad de Parla, que es la puerta de entrada a todos los usuarios de la línea C4 de Cercanías que vienen no solo de Parla, sino también de toda la comarca de La Sagra y de los municipios todavía más al sur de la Comunidad de Madrid, como son Torrejón de la Calzada, Torrejón de Velasco, Griñón, etcétera. Alrededor de 50 000 personas al día acceden a la única estación de Cercanías, convirtiéndose el centro de Parla en un parking disuasorio, que colapsa absolutamente cualquier plan de movilidad que quisiéramos poner en marcha. Por tanto, era vital que se construyese esta segunda estación, porque, además, no solo va a ser la estación de cercanías, sino que va a tener un intercambiador con autobuses y un intercambiador con el tranvía de Parla —también hablaré un poquito del tranvía de Parla, que es una magnífica instalación que presta un servicio increíble a la ciudad—, y, además, va a incorporar los nuevos intervinientes en la movilidad, como son los patinetes y la bicicleta.

Esta nueva estación va a distribuir los flujos de viajeros de otra manera, los va a sacar desde el centro de la ciudad y los va a redistribuir a esta nueva estación de Cercanías. Con lo cual, esperamos que el centro de la ciudad quede más desbloqueado y tenga una mayor entrega para los ciudadanos. Por eso, el segundo plan que se va a poner en marcha a través de los Fondos de Recuperación, Transformación y Resiliencia es la peatonalización del centro de la ciudad, que buena falta le hacía a la ciudad porque debe ser la única de las ciudades grandes de más de 100 000 habitantes que no tiene un plan de peatonalización del centro de la ciudad, cosa que tiene que ser imprescindible y obligada a partir del año 2023.

Este plan va a peatonalizar ni más ni menos que 6000 metros cuadrados del centro de la ciudad, tras derribarse unas ruinas que existían de la antigua casa cuartel de la Guardia Civil, un edificio que estaba en desuso desde hacía veintitrés años, recuperándose una gran zona para el peatón. Por eso, decía que era tan importante que todos estos flujos de personas se desplazasen a una segunda estación que estoy convencido de que, una vez que se construya, será la principal estación de Cercanías de Parla, porque la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 699

7 de junio de 2022

Pág. 3

central, la actual, que se construyó en 1997 siendo ministro de Fomento Josep Borrell, se quedará, única y exclusivamente, para aquellas personas que puedan ir andando a su casa.

¿Por qué digo que es importante que sea una estación intermodal y que conecte a todos? En el año 2007 se empezó a habitar en mi ciudad un barrio completo de 13 800 viviendas, que ahora mismo alberga a 44 000 personas. Para este plan de movilidad, ya que la Comunidad de Madrid nos dejó fuera del proyecto de MetroSur —por diferentes motivos que no voy ahora aquí a relatar, pero la realidad es que el municipio de Parla se quedó fuera del proyecto de MetroSur, junto con el municipio de Pinto—, el ayuntamiento se vio obligado a conectar a todas estas 44 000 personas con la red de Cercanías del municipio. Estamos hablando de un barrio de 44 000 personas. Siempre pongo un ejemplo y es que este barrio, que es Parla Este, tiene el mismo número de habitantes que el municipio entero de Pinto, y empezó a habitarse en 2007. Por tanto, en 2007 y en 2008, años en los que se empezó a habitar, había que dotar de movilidad a esos vecinos de Parla, no siendo el 70 % de Parla, ya que allí llegó gente de diferentes municipios de la Comunidad de Madrid, porque, de las 13 800 viviendas, 11 200 eran de protección oficial. Se hizo una oferta en un momento clave en el que en la Comunidad Madrid había un grave problema para que muchísimos jóvenes accedieran a una vivienda a un precio razonable. El ejemplo claro es que en el año 2007, en plena burbuja inmobiliaria, un piso en cualquier punto del mismo municipio costaba 300 000 euros mientras que en Parla Este costaba en torno a 120 000 euros. Por tanto, se llenó de parejas jóvenes, que ahora están empezando a tener niños, y, por eso, tenemos la cifra de natalidad más alta de la Comunidad de Madrid y había que dotar a todas estas personas de un medio de transporte útil, después, repito, de que nos dejaran fuera del proyecto de MetroSur. El ayuntamiento en aquel momento solicitó a la Comunidad de Madrid este medio de transporte y la Comunidad Madrid dijo que se dotase de autobuses, cuando quien conoce la situación de la estación de Cercanías de Parla sabe que es imposible que se dote de autobuses a todo ese gran barrio para acceder a la línea de Cercanías. El ayuntamiento decidió, creo que acertadamente, construir el tan manoseado, por decirlo de alguna manera, tranvía de Parla. Cuando empezó a construirse el tranvía de Parla en el año 2007, la mejor de las previsiones era que transportase a 3,8 millones de viajeros al año, un éxito rotundo, pero a día de hoy el tranvía de Parla está transportando a 7 millones de viajeros al año, casi el doble de la mejor de las previsiones cuando se construyó el tranvía. Además —y esto no lo digo yo, sino una asociación europea de redes ferroviarias—, es el método de transporte sobre línea férrea más barato por kilómetro construido, no de España, sino de toda Europa. Además, la propia empresa Globalvia, que es la que lo gestiona, dice que es la segunda mejor de sus explotaciones en toda España. Tiene en Barcelona, tiene en Zaragoza, tiene en Sevilla y tiene en Álava, pero la segunda mejor explotación de los tranvías es la de Parla, después de la de Zaragoza, cuyo tranvía conecta otro gran barrio de la ciudad. Por tanto, era imprescindible dotar de movilidad y el ayuntamiento optó por esta, a pesar de que el cien por cien de la inversión corre por cuenta del ayuntamiento, creo que de una manera muy injusta.

Quiero decir con esto que la movilidad de Parla va a cambiar en los próximos años, porque, además, va a cambiar también la ciudad. El 30 de diciembre del año 2020 la ciudad aprobó lo que yo considero que es lo más importante que ha pasado durante los últimos cuarenta años de ayuntamientos democráticos, un plan especial para el desarrollo del polígono industrial más grande en extensión de terreno de toda la Comunidad de Madrid, que es el PAU-5. La movilidad, unida a que esta ciudad va a cambiar porque se va a desarrollar un gran polígono industrial, va a suponer que la ciudad cambie radicalmente en transporte férreo y en transporte interurbano y, además, habrá que dotar al municipio de diferentes infraestructuras.

Voy a dar un dato fehaciente que no es una opinión política ni es una opinión del alcalde de Parla, sino un dato: la Comunidad de Madrid desde el año 1981, año en el que se constituyó como comunidad autónoma, ha invertido la friolera de cero euros en nuevas instalaciones para el transporte en la ciudad; cero euros en transporte público y privado. No hay una sola carretera nueva, ni una sola inversión en nuevas infraestructuras para el transporte público; absolutamente nada. Cuando he dicho esto en la Comunidad Madrid, me han dicho que han comprado autobuses nuevos. ¡Solo faltaba que fuéramos en Adeva con asientos de madera! ¡Solo faltaba esto!

En fin, vengo aquí a reclamar y a recordar cuál es la situación de mi ciudad, una ciudad que ha crecido muchísimo en los últimos años, pero cuyas infraestructuras no han crecido al mismo ritmo. Esta es la exposición que quería hacer y esta es la situación de la ciudad que, insisto, en movilidad va a cambiar muchísimo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 699

7 de junio de 2022

Pág. 4

Parla ha recibido una serie de premios como ciudad sin accidentes —creo recordar que durante los **últimos tres años** no ha habido accidentes mortales dentro de la ciudad— y ha sido gracias al inmenso trabajo que la Policía local, la concejalía de movilidad y la concejalía de urbanismo han hecho.

Quedo a vuestra disposición para lo que queráis preguntarme.

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

Pasamos al turno de los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Sánchez del Real.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: En primer lugar, quiero agradecerle su presencia hoy aquí, señor alcalde. Desde luego, me sorprende que seamos el primer grupo en intervenir y que solo los grupos serios estemos aquí escuchándole a usted, sea usted de un partido o de otro, algo que debe quedar reflejado —esta es la importancia que otros grupos parlamentarios de esta Cámara tan verdes, tan resilientes y tan transversales dan a escuchar a un alcalde, sea del grupo político que sea que—, y me parece una falta de respeto a los habitantes de Parla el hecho de que no estén presentes algunos grupos políticos. Perdóneme, no va por usted, pero creo que había que dejarlo claro.

Por otro lado, yo siento muchísima simpatía por este tipo de municipios porque yo soy un niño de Móstoles de los ochenta y cuando usted ha mencionado los ochenta me he acordado de cuando andaba en bici por aquellos descampados. Estas ciudades —llamadas ciudades dormitorio y que yo llamo ciudades hogar— como Móstoles, Fuenlabrada, Leganés, Alcorcón, Parla y Getafe han evolucionado y son todo un uno, pero no lo son, porque cada una tiene sus peculiaridades. Entonces, mi primera pregunta va en la línea de cómo mancomunan y cómo coorganizan ustedes el hecho de que generalmente alguien viva en una de las ciudades, pero trabaje en el polígono de dos ciudades más allá, y digo ciudades con toda lógica y precisión. Por tanto, en cuanto a la coordinación, que usted ya ha lanzado su andanada —supongo que los del PP le contestarán a lo de la Comunidad de Madrid— y colaboración, porque, claro, nos encontramos con que una calle es polígono para un lado y adosado para el otro lado y con que lo que antes era un descampado ahora es el centro comercial que está de un lado de la raya, ¿cómo gestionan ustedes esa colaboración de tráfico entre las rayas? Porque yo entiendo que usted tiene una responsabilidad propia, pero ¿qué nivel de colaboración hay cuando se están creando estas conexiones urbanas de megaurbes? ¿Cómo cree que se debe estructurar esa colaboración, sobre todo orientada a la seguridad?

Otra cuestión es los datos —lo comentaba con mi compañero Alcaraz—, porque si ustedes integran todos los datos en el sistema centralizado de la DGT y similares —yo entiendo que usted tiene mucho interés también por el transporte, pero aquí estamos hablando de seguridad vial y nos preocupa la seguridad— cuando se han juntado esos solapamientos fronterizos de diseños de ciudad, se solapan con un diseño o no diseño de la estructura viaria nacional, territorial, regional, en este caso, o autonómica, y con nuevas iniciativas y, como ustedes han apostado por un tipo de transporte o por otros, es interesante ver qué impacto está teniendo eso en el tráfico.

La gente trabaja cada vez más en la ciudad en la que duerme, es habitual, pero es cierto que es el depósito de gente que sale por esas carreteras. ¿Tiene usted datos de cuántos ciudadanos de Parla o del entorno se ven afectados por el riesgo de accidentes de tráfico *in itinere*? ¿Y qué solución le daría a eso? Porque la parte de cercanías y tranvía nos ha quedado clara.

Por último, siendo ciudad tranvía, ¿hasta qué punto está bien integrado el tranvía con el vehículo habitual? ¿Cómo van a integrar el tranvía con todos estos nuevos vehículos de movilidad urbana que nos describía?

Muchísimas gracias.

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

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

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

Señorías, buenos días. Señor Jurado Rodríguez, bienvenido a la Comisión sobre Seguridad Vial. Recientemente, tras leer alguna crónica periodística, llegué a la conclusión de que deberíamos meditar más sobre la fugacidad del juicio humano y sobre el capricho de la fortuna, un capricho de la fortuna que ha permitido que hoy comparezca aquí en la Comisión sobre Seguridad Vial por un reconocimiento a la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 699

7 de junio de 2022

Pág. 5

ciudad de Parla, a los parleños y las parleñas, por haber alcanzado esa cifra de cero víctimas en siniestros viales en el año 2019.

Conviene, como siempre, situar el marco de este reconocimiento que recibe la ciudad de Parla, porque, como bien ha señalado —aunque ha dicho una media verdad—, es la tercera vez que su ciudad recibe este Premio Visión Zero Municipal, pero no en los últimos tres años; lo recibió por primera vez en el año 2017, por segunda vez en 2018 y por tercera vez en 2019, años enmarcados en la legislatura 2015-2019, en la que usted compartió el último año a partir de junio de 2019. Por tanto, los éxitos de la movilidad segura y sostenible son compartidos en todo caso por todos. Usted ha señalado en su intervención que en los últimos tres años no ha habido accidentes mortales, pero, lamentablemente, en el año 2020 ha habido víctimas en siniestros viales en Parla —una mujer de cincuenta y cinco años falleció en un accidente—, y en el año 2021 ha habido varios sucesos también desgraciados con pérdidas humanas. Sirva este reconocimiento a la ciudad de Parla para tener en memoria y en recuerdo a todas esas víctimas, especialmente a las víctimas de Parla y a sus familiares.

Ha dicho también alguna media verdad en relación con el tranvía. Ha señalado que el tranvía es una magnífica instalación, y he de reconocer que lo es —yo he estado en Parla y he visitado el tranvía y sus instalaciones—, pero eso no tiene que ver con que nos hable de una magnífica instalación con una media verdad señalando datos que no son correctos. Ha hecho referencia a MetroSur. MetroSur se amplió del año 1999 al año 2003, mientras que Parla Este empezó a habitarse en el año 2007, es decir, *a posteriori* y, por tanto, la Comunidad Madrid no podía adivinar cuál era la voluntad del Ayuntamiento de Parla.

También ha hablado de inversiones cero de la Comunidad de Madrid en Parla. Simplemente quiero recordarle que paga el 50% del déficit del tranvía y de los abonos y que asume la deuda del transporte urbano en bus que el ayuntamiento en 2012, el ayuntamiento con alcaldía socialista, encomendó, por incapacidad de su gestión, a la Comunidad de Madrid.

Y nos habla de un tranvía que fue noticia en el ámbito nacional por la pésima gestión del mismo, ya que una adjudicación inicial de 93 millones y medio de euros finalmente acabó costando a los parleños más de 297 millones de euros. Este es un ejemplo de pésima gestión. Eso salió en todos los medios de comunicación y le puedo sacar recortes. **(Rumores)**. El año pasado un medio de comunicación recordó que la empresa concesionaria a la que usted ha hecho referencia, y que yo no citaré, reclamó al ayuntamiento 107 millones de euros, cantidad que ustedes se negaron a pagar, aunque hay sentencia. **(El señor Arribas Maroto: ¿Qué tiene que ver eso con la seguridad vial?)**. El señor alcalde ha hablado del tranvía, pues hablemos del tranvía, que es un medio de transporte ecológico...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Gamazo.

Tranquilícese, por favor. Está contestando a la intervención del alcalde. El debate lo marca el compareciente en gran medida y ha sido el alcalde el que ha introducido un tipo de debate que quizás no sea el adecuado y yo no comparto en esta Comisión, pero las cosas son como son, señorías.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Simplemente quiero recordarle que hay una carta del alcalde socialista de 2015 en la que se señala que el ayuntamiento es el único responsable de las obras de infraestructuras del tranvía y que exoneraba al consorcio regional de cualquier inversión a realizar en el tranvía, esa que parece que usted reclama en estos momentos. Es decir, ya que la gestión parece que fue tan brillante —y lo ha desmentido, ha dicho que esos datos son falsos—, me gustaría saber si es falso también lo que se publicó de que cada kilómetro del tranvía costó más del doble que uno del AVE y muchísimo más que el tranvía de Jaén, por ejemplo.

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

El señor **GAMAZO MICÓ**: Voy concluyendo, señorías. He venido a hablar de movilidad urbana porque me preocupan los datos de siniestralidad de ciclistas, de los usuarios de vehículos de movilidad personal —de hecho, hace tres años se puso en marcha un sistema con 75 patinetes, 75 vehículos con trece puntos públicos en convenio con alguna empresa del sector— y de los peatones, así como el tema de las bicicletas y del carril bici en Parla. Recientemente, en mayo de este año, he podido leer un comentario que hablaba de las carencias en Parla y de la falta de mantenimiento de ese carril bici y del anillo ciclista.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 699

7 de junio de 2022

Pág. 6

El señor **PRESIDENTE**: Debe concluir, señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Quería que nos dijese si se tiene en consideración en estos planes solucionar los problemas y las carencias que los ciclistas ponen en conocimiento y seguramente sabrá.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor José Vélez.

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

Buenos días, señorías. Estoy en un momento de confusión y me gustaría que el señor alcalde no se llevara la impresión de que ha venido a un interrogatorio, sino a una comparecencia, pero, puestos a hablar del tranvía, vamos a compararlo con el tren ligero de Esperanza Aguirre, que lo usa uno o ninguno. No quiero calentarme y sí centrarme en el tema que nos ocupa. Creo y valoro el esfuerzo que está haciendo no solo el alcalde de Parla, sino muchos alcaldes de esta Comunidad de Madrid, de distintos partidos, por hacer que esas ciudades, que decía el portavoz de VOX que eran dormitorios, se conviertan en ciudades no para dormir, sino para poder vivirlas. Creo que eso es lo importante en una gestión, que los ciudadanos se sientan a gusto en su ciudad y participen de ella.

Hablamos de movilidad y me gustaría hacerle una pregunta: ¿Cómo influye la utilización de estos medios llamados de movilidad personal en el uso por parte de los peatones de la ciudad? Porque la ciudad es para los peatones y, luego, los peatones somos los que utilizamos distintos medios para desplazarnos, y parece ser que ese tipo de elementos de movilidad personal están invadiendo el espacio del peatón.

Refiriéndonos a lo que dice de peatonalizar el centro, me gustaría que no cayeran en los errores que ha cometido en Madrid el Partido Popular, como, por ejemplo, inventar en Madrid Río un concepto de senda ciclable, donde en un espacio de seis metros de anchura conviven peatones, vehículos de movilidad personal, bicicletas y artilugios de cuatro ruedas a pedales, que impiden que los peatones utilicen lo que llaman senda ciclable. Espero que no cometan los mismos errores que el Partido Popular.

Por último, y para dejar una cosa bien clara, lo que nos preocupa en esta Comisión es la movilidad, no cómo se financió un medio de transporte. A decir verdad, ustedes gastaron todo el tiempo en criticar a Tomás Gómez por el tranvía de Parla y resulta que es exitoso y tienen la poca vergüenza de no reconocerlo; en cambio, reconocen como muy bueno el metro ligero. Insisto, soy usuario de Quirón Salud y cuando voy veo en el metro ligero a una o dos personas; probablemente, sea el conductor.

Muchas gracias.

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

A continuación tiene la palabra el señor alcalde para contestar y añadir lo que considere oportuno. Muchas gracias.

El señor **ALCALDE DE PARLA** (Jurado Rodríguez): Muchas gracias.

Me hablaba de los accidentes *in itinere*. Afortunadamente, la siniestralidad de accidentes *in itinere* es muy baja, muy baja. ¿Por qué? No porque seamos mejores conductores, que probablemente sea así, sino porque los ciudadanos de Parla que acceden con su vehículo privado a su trabajo, desde que salen de Parla hasta que llegan a su puesto de trabajo van en caravana y eso nos da una cierta seguridad. Hay un estudio que dice que de las ciudades de más de 50 000 habitantes, los vecinos y las vecinas de Parla son los que más tiempo tardan en llegar a su puesto de trabajo —de toda Europa, que no estoy hablando de Madrid ni de España, sino de toda Europa—: en torno a 45 minutos de ida y otros 45 de vuelta. Son los que más tiempo tardan de toda Europa. Y aquí enlace con lo que me preguntaba sobre las conexiones en esta red mancomunada. Pues es que Parla no está conectada con nadie, con nadie. Afortunadamente, tenemos el cercanías, que ya digo que necesita mejorar. Digo —y esto también es para el Gobierno central, que es de mi propio signo político— que necesita mejorar y que va a mejorar; estoy convencido de que va a mejorar, pero también necesitamos otra serie de conexiones. Necesitamos desdoblamientos de carreteras y otras conexiones con este nuevo barrio de Parla Este, que está absolutamente incomunicado por carretera. Y claro que esto tiene que ver con la seguridad vial, por supuesto que tiene que ver con la seguridad vial. ¿Cómo no va a tener que ver con la seguridad vial?

También influye que hemos llevado a cabo un plan de asfaltado después de que durante estos cuatro años del Partido Popular no se asfaltase ni una sola calle. También influye en la seguridad vial un plan de asfaltado y que los vehículos, tanto los de movilidad individual como los propios coches, motos o bicis,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 699

7 de junio de 2022

Pág. 7

circulen por unas carreteras en condiciones. Tenemos un plan de asfaltado de veintiocho calles y después del verano asfaltaremos las grandes avenidas, porque, por supuesto, esto también influye en la seguridad vial. ¿Cómo no va a influir? Por supuesto, pero es verdad lo que decía antes: la Comunidad Madrid no ha invertido ni un solo céntimo —ni un solo céntimo— en nuevas infraestructuras para el transporte. Y no confundamos, señor Gamazo, la inversión con la explotación, por favor, porque son cosas distintas. Solo faltaba que, a pesar de que los vecinos y las vecinas de Parla circulan por los medios de transporte de la Comunidad Madrid con su abono transporte, la Comunidad de Madrid no pagase el 50 % de la explotación. ¡Ya solo faltaba esto! ¡Ya solo faltaba esto! Pero estamos hablando de cosas distintas. Yo he hablado de inversión. Dígame usted si hay un solo euro de inversión —un solo euro de inversión— en una infraestructura nueva, en el desdoblamiento de una carretera o en la conexión de este barrio, con 44 000 personas, que llegaron a vivir allí de diferentes puntos de la Comunidad de Madrid, no solo de Parla. En ese momento el Ayuntamiento de Parla puso a disposición de los vecinos de la Comunidad de Madrid ni más ni menos que 11 200 viviendas de protección oficial, con lo cual se llenó de muchos vecinos de otros puntos de la Comunidad de Madrid.

Habla usted de la mala gestión del Gobierno de Tomás Gómez. Yo no estoy en absoluto de acuerdo. ¿Qué sería de Parla hoy sin el tranvía? Y eso de que costó doscientos y pico no es cierto. Eso no es cierto. Sentencia del Tribunal Supremo, no lo que dice un periódico ni una publicación: el tranvía de Parla costó 129,6 millones de euros. **(El señor Gamazo Micó: ¡Y los intereses!).** Bueno, es que los intereses no son ese precio; es que el precio de una vivienda no es más los intereses. Esto lo dice el Tribunal Supremo, no lo digo yo. El precio del tranvía de Parla, de su construcción, de la inversión, esa en la que la Comunidad de Madrid no puso ni un céntimo, fue de 129,6 millones de euros. Esto lo dice el Tribunal Supremo. Si vamos a cuestionar también lo dice el Tribunal Supremo, perfecto, pero esta es la realidad y la realidad es que transporta todos los años a cerca de siete millones de viajeros; a años luz, como decía Rafael, de lo que transportan otros metros ligeros, como el de Boadilla, el de Pozuelo, el de Las Tablas o el de Aravaca. La Comunidad de Madrid decía que no tenía que pagar la inversión de ese tranvía porque era un medio urbano y no interurbano. **(El señor Gamazo Micó: ¡Y el alcalde!).** Ahora voy, ahora voy...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gamazo, por favor.

El señor **ALCALDE DE PARLA** (Jurado Rodríguez): Ahora voy a la carta. Si no me importa hablar de todo aquí.

Decía la presidenta de la Comunidad Madrid —entonces Esperanza Aguirre— que no financiaba el tranvía porque era un medio urbano. Pues explíqueme usted por cuántos municipios circula el metro ligero de Las Tablas. ¿Por cuántos? Que yo sepa, por uno solo; que yo sepa, por uno solo. Insisto, ni un céntimo en cuarenta y un años de ayuntamientos democráticos en inversiones nuevas para el Ayuntamiento de Parla. Ni un solo céntimo en inversiones; no hablo de explotación, que ya solo faltaba eso.

La carta, la dichosa carta. Cuando en 2004 se empieza a urbanizar ese gran barrio de Parla —por cierto, aprobado en un plan parcial con todos los parabienes de la Comunidad de Madrid, con absolutamente todos los parabienes de la Comunidad de Madrid—, había que tomar una decisión. Era evidente que la Comunidad Madrid se había lavado las manos con la movilidad de esas cuarenta y tantas mil personas que estaba previsto que vivieran allí. Se había lavado las manos y había que tomar una decisión. Yo soy el alcalde de Parla ahora, pero si hubiese tenido que tomar en el año 2004 la decisión, según se construye y se urbaniza el barrio de Parla Este, de instalar allí un medio de transporte limpio, ecológico y absolutamente accesible, que al final ha resultado ser mucho mejor de lo que estaba inicialmente previsto, hubiese tomado esa misma decisión. Hubiese tomado la misma decisión porque hoy facilita la vida de la ciudad, vertebraba absolutamente la ciudad. Si el alcalde al que usted hacía referencia —no me importa dar su nombre porque además es amigo personal; se llama Tomás Gómez y es amigo personal porque le conozco desde que éramos niños— no hubiese tomado esa decisión, hoy en día el tranvía de Parla no existiría y tendríamos a 44 000 vecinos aislados, porque la Comunidad Madrid no se ha preocupado ni de desdoblarse la M-408 ni de hacer una conexión del barrio, una prolongación de la Avenida de las Estrellas, con la M-410 ni de prolongar la M-410, un proyecto que lleva aprobado por la Comunidad de Madrid quince años. Estas son medidas que tiene que tomar la Comunidad de Madrid, sin ninguna duda.

Me hablaba mi amigo Rafael de la invasión del peatón. Nosotros hicimos una apuesta clarísima en los proyectos de recuperación transformación y resiliencia. El primer proyecto que presentamos fue el de devolver la calle, las plazas y los paseos a los vecinos. Es verdad que esto, como siempre que se aborda

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 699

7 de junio de 2022

Pág. 8

una peatonalización, nos ha supuesto una serie de controversias dentro de la ciudad, porque siempre que se eliminan plazas de aparcamiento, siempre que tienes que tomar una decisión que afecta directamente a la vida de los vecinos y las vecinas se genera un debate. La zona que vamos a peatonalizar ya la hemos convertido en peatonal, ya hemos cortado las calles que creíamos que debíamos entregar a los vecinos, como decía antes. El debate que se suscitó entonces sobre eliminar casi doscientas plazas de aparcamiento —incluso alguna menos, diría yo— hoy no es debate, en absoluto. En absoluto es debate. ¿Por qué? Porque la gente reconoce que Parla no tenía una zona peatonal. El comercio se ha visto absolutamente beneficiado, las terrazas están absolutamente llenas y, además, el ayuntamiento se ha preocupado de que aquella zona tenga actividades culturales —en fin, que tenga una serie de actividades— y que todos esos vehículos, bicicletas y patinetes tampoco circulen por esa zona peatonal, con lo cual esto redundará en la seguridad vial de los vecinos y las vecinas.

Es verdad, lleva usted razón. Hay que reconocer que me he equivocado en las fechas. Sí, sí, no pasa nada; si yo cuando me equivoco no tengo ningún problema en decirlo. Ahora, no seré yo quien no defienda vehementemente la situación de la ciudad y lo injustamente que se ha tratado a esta ciudad. Y fíjese que no solo hablo de la Comunidad de Madrid; también el Gobierno central en algunas ocasiones la ha tratado de forma injusta —diría yo—, por no utilizar otro adjetivo.

Casualmente, ha habido tres grandes inversiones en este municipio desde que existe la democracia. Una fue hacer una circunvalación de la carretera N401 —ahora A42— para sacarla del municipio. Esa fue una gran inversión. La segunda gran inversión fue traer la estación de cercanías al centro de la ciudad, cuando antes estaba en las afueras y había que ir a la estación en autobús. Ahora tenemos una estación en el centro. Y la tercera gran inversión va a ser la construcción de la tercera estación de cercanías. Será casualidad —no digo que no lo sea—, pero siempre, absolutamente siempre, ha sido con gobiernos socialistas; siempre. **(El señor Gamazo Micó: ¡Es casualidad!).** Será casualidad, no digo que no, pero siempre ha sido así y es comprobable; no es una cosa que yo me invente, es una cosa comprobable.

Por mi parte, nada más. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Jurado Rodríguez, por su comparecencia. Esperamos que le haya resultado cómodo, y hasta una próxima ocasión. Muchas gracias.

Despedimos al compareciente, esperamos un par de minutos o tres y damos la bienvenida al siguiente. **(Pausa).**

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (RUIZ MEDINA). (Número de expediente 219/000844).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, si les parece, vamos a continuar con la sesión, recibiendo a continuación a don Sergio Ruiz Medina, presidente de la Federación Española de Vehículos de Movilidad Personal. Ha estado presente más veces, por lo que conoce la mecánica de la comparecencia, así que sin más damos la palabra al señor Ruiz Medina. Muchas gracias. Cuando usted quiera.

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL** (Ruiz Medina): Buenos días. Me presento. Soy Sergio Ruiz, presidente de la Federación Española de Vehículos de Movilidad Personal, una federación compuesta por unas treinta y siete asociaciones de usuarios de vehículos de movilidad personal. Voy a comentar cómo estamos en España respecto a este tipo de vehículos y quiero empezar por la estrategia de movilidad que tenemos, del antiguo Ministerio de Fomento, que ahora es el MITMA. Se sustenta en tres pilares básicos: la seguridad, la sostenibilidad en lo social, en lo económico y en lo medioambiental y la conectividad. Lo voy a ir comentando; yo no soy de leyes, soy más de hablar, por lo que voy a dar mi discurso de otra forma.

Lo primero que quiero decir es que el vehículo de movilidad personal es una cosa muy atractiva. En los últimos años hemos visto el *boom* que hemos tenido y desde la federación no vamos a pedir que se fomente; es decir, ya se fomenta solo, no hace falta infraestructuras. Lo único que queremos pedir desde la federación es que nos dejen circular.

Una de las cosas con la que tenemos muchos problemas es con el exceso de regulación que nos ponen a los vehículos de movilidad personal. Quiere regular la DGT, quieren regular los ayuntamientos, quieren regular muchísimas instituciones y, claro, la sobrerregulación para micromovilidad es algo que no nos beneficia. Estamos poniendo palos a las ruedas ante un nuevo concepto cuando esto deberíamos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 699

7 de junio de 2022

Pág. 9

fomentarlos muchísimo, ya que ahorra muchísimos costes, ahorra muchísimo espacio en la ciudad y ahorra en las emisiones; ahorra en un montón de cosas.

Antes he escuchado por ahí que los patinetes o VMP invaden las aceras y que los centros de las ciudades tienen que ser más peatonales. Por supuesto, estamos de acuerdo en eso. Los patinetes no tienen que ir por la acera; los patinetes, los VMP, son vehículos que tienen que ir por la calzada y cuando digo por la calzada, no me refiero a que queremos un carril bici o una senda ciclable. No, queremos ir por la calzada, tanto en vía urbana como en vía interurbana, porque es un vehículo. ¿Y qué cosas buenas trae este tipo de vehículos? Está creando sinergias respecto a los negocios de la distribución urbana de mercancías. Estamos viendo ya cada vez más *riders* con patinetes eléctricos, distribuciones de negocios de alquiler para el turismo, muchos *gadgets* para los VMP, como elementos de protección —cascos, rodilleras y coderas— o soportes para móviles. Todo esto genera un entorno económico bastante interesante que puede ser muy atractivo si desarrollamos todo este tema.

Antes he dicho que había sobrerregulación. Por ejemplo, hemos tenido casos de ayuntamientos que han querido regular o prohibir ciertos patinetes, y eso es competencia de la DGT, no de los ayuntamientos. Algunos ayuntamientos nos dicen que tenemos que ir obligatoriamente por carriles bici y otros nos prohíben los carriles bici y nos obligan a ir por sendas ciclables. Es decir, ahora mismo tenemos la problemática de que cuando queremos ir a una ciudad con nuestro patinete, tenemos que llamar antes para ver por dónde podemos ir o por dónde no, porque cada ciudad tiene sus ordenanzas, totalmente diferentes. Imagínense ustedes que van con su coche a otra ciudad y tienen que llamar para ver si pueden o no entrar con el coche y en qué zonas sí y en qué zonas no. Pues eso es lo que nos encontramos con los VMP, que tenemos una serie de problemas y estamos ahora mismo luchando para hacer algo que sea más fácil de entender, porque esto confunde tanto a los usuarios como a los agentes de la autoridad. Aquí quiero poner de manifiesto, por ejemplo, la ordenanza de mi ciudad, que dice que los patinetes tienen que ir por donde van las bicicletas. Nos hemos quitado de problemas, porque muchas ordenanzas dicen: carriles 20, carriles 30, prohibido a 50, obligatorio carril bici, pero ahora hay una acera bici que está prohibida. Vamos a ponernos igual que las bicicletas, ya que es un vehículo que pesa y corre exactamente lo mismo que una bicicleta, porque así nos quitaríamos muchísima burocracia.

Otra cosa que quiero poner de manifiesto son los seguros de responsabilidad. Hay mucha gente que dice hay que poner el seguro de responsabilidad civil para los accidentes y los atropellos. Hay que recordar que si una persona circula con un vehículo por un sitio que no está estipulado para que circule, el seguro no le cubre. Usted no puede ir con un coche por una acera, atropellar a un peatón y que se le cubra el seguro. Es una ilegalidad. Están diciendo que quieren poner un seguro obligatorio para un vehículo que es como una bicicleta y que no produce más daños que una bicicleta, pero no es un problema socialmente significativo, porque los seguros están para cuando una persona no puede hacer frente a los daños que causa. Los accidentes de los VMP pueden rayar un coche o una farola, pero es muy raro que se produzca un atropello. Es verdad que quizá se ha dado algún caso de atropello con muerte en una acera, pero es que ahí, por mucho seguro que tengas, el seguro no lo cubre. España es un país seguro y cuando uno comete daños se hace cargo de ellos, tenga seguro o no. Por tanto, lo de asegurar los patinetes yo creo que ahora mismo no es necesario, lo que no significa que en el futuro a lo mejor no haya que poner un seguro o una matrícula obligatoria, porque Europa está trabajando en vehículos de movilidad personal que van a alcanzar velocidades superiores a los 25 kilómetros/hora. Estos podríamos regularlos quizá como los ciclomotores: un seguro, una matrícula... Esta es una de las cosas que estamos poniendo de manifiesto.

Otra cosa muy importante es la circulación por vías interurbanas. Desde la federación siempre abogamos por la seguridad. De hecho, tenemos convenios con ISEVI, el Instituto de Seguridad y Educación Vial, porque muchos usuarios nos solicitan formación en educación vial para ir más seguros. En el tema de las vías interurbanas la DGT ha dicho: vamos a quitar víctimas. ¿Y cómo quitamos víctimas? Reduciendo usuarios de las vías. ¿Quiénes son los últimos en llegar? Los patinetes eléctricos. Pues, venga, les prohibimos las vías interurbanas y ya no hay más víctimas de este sector. Hay que recordar que el problema no son los VMP, sino que los que atropellan y matan son los coches. Una bicicleta va a unos 28 kilómetros/hora. La gente a la que le gusta coger la bici para pasear, la gente que coge los domingos la bici cuando descansa y va con su familia o su grupillo de amigos, circula a unos 28 kilómetros/hora mientras que un patinete que va a la velocidad legal circula a 25 kilómetros/hora. Creo que esos 3 kilómetros/hora no son algo significativo como para prohibirles circular por esas vías.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 699

7 de junio de 2022

Pág. 10

Otra cosa que tenemos prohibida son los túneles urbanos. ¿Por qué? Si un VMP de fábrica tiene luces, ¿por qué no puede usar los túneles urbanos? Hay una regulación que a veces no se entiende porque todo este tipo de cosas se están sobrerregulando y no es necesario. La OCDE en su Foro Internacional de Transporte dice que hay que quitar la sobrerregulación a este tipo de nuevas formas de movilidad porque beneficia a los ciudadanos. Tengan en cuenta que más patinetes eléctricos significan menos coches, más espacio en la ciudad e incluso más seguridad, porque un patinete eléctrico no va a causar los daños que puede causar un coche que pesa 1500 kilos. Y otra cosa es que una vía interurbana frecuentada por ciclistas —y cuando se pueda frecuentada por VMP— es una vía más segura, básicamente porque un coche, cuando conoce que una vía está transitada por ciclistas, está más alerta y tiene más cuidado a la hora de respetar la velocidad en la vía y el límite de distancia de seguridad con los ciclistas. Todo lo que sea aportar a los VMP es seguridad, tanto para los usuarios de la vía como para los peatones.

Otro problema que tenemos es que en España la DGT ha sobrerregulado el patinete. Ha creado un manual de características técnicas, algo innecesario, ya que en Europa existe el estándar EN17128, que es el que dice lo que es un VMP en Europa. Tenemos constancia de que la DGT intentó hacer una regulación porque no existía este estándar cuando ellos empezaron a hacerlo, pero, aunque ya existía cuando lo aprobaron, si Europa ya tiene su estándar, ¿para qué creamos uno aquí? ¿Qué pasa con esto? Tenemos un problema muy serio. Una empresa europea que fabrique sus vehículos de movilidad personal para Europa tiene que homologarlos en Europa, pero además tiene que homologarlos en España. Le estamos poniendo trabas a la conectividad europea y a la economía de nuestro entorno social porque no nos dejan traer aquí patinetes de los países vecinos. Recuerdo que es un vehículo portable, que lo pliegas, lo metes en el maletero de tu coche y puedes venir a España o puedes ir con tu patinete a Francia, pero, claro, con esta doble homologación los patinetes europeos no pueden venir a España y solo serán los españoles los que puedan ir a Europa.

Este vehículo cada vez está más desarrollado. Ya hay vehículos de movilidad personal que tienen una autonomía de unos 100 o 200 kilómetros y esto es muy bueno para la España vaciada cuando nos dejen usar las vías interurbanas. La España vaciada no tiene otra alternativa al coche porque hay muy pocos autobuses. Ya saben ustedes cómo es la España vaciada y el vehículo de movilidad personal facilitaría mucho que las pedanías, pequeños pueblos o aldeas se conectaran entre sí con este tipo de vehículo. Es otra de las cosas en las que hacemos hincapié, que este vehículo viene muy bien para todas estas cosas, tanto para la ciudad como para conectar ciudades cercanas a las grandes urbes. Todos sabemos que todas las ciudades tienen sus pequeños pueblos alrededor, que se usan como pueblos dormitorio y luego se van a la ciudad a trabajar, y con estos vehículos se reducirían los tiempos y la contaminación fácilmente.

Existe una Estrategia Estatal por la Bicicleta y nosotros queremos decir que, con las cifras que manejamos, esta estrategia se podría juntar y elaborar una estrategia estatal por la bicicleta y el vehículo de movilidad personal. Reitero que siendo un vehículo que pesa y corre exactamente igual, sería muy compatible una cosa con la otra.

Esto ya es reiterarme un poco, pero también quiero decir que nos encontramos con la problemática de que a muchos técnicos les falta formación en educación vial. Ya lo he dicho, hay una sobrerregulación: las normativas europeas, los reglamentos de la DGT, las ordenanzas de los ayuntamientos. Cada ayuntamiento quiere regular cosas que no son de su competencia, lo que denota una clara falta de formación de estos técnicos, que no digo que sean todos —no hay que generalizar nunca; igual que no todos los patinetes vamos por las aceras—, pero sí haría falta dar un poquito más de formación en los ayuntamientos a este tipo de técnicos.

Otra cosa que queríamos pedir es que nos incluyeran en el Consejo Superior de la Seguridad Vial, porque hay muchas asociaciones y nosotros somos un nuevo ente que llevamos aquí poquito tiempo, pero ahora mismo estamos en el punto de mira de la sociedad. Y, claro, ahora mismo somos los que atropellamos por las aceras, los que no respetamos, los que no hacemos... Pero pasa en todos los sectores, en todos los sectores hay gente que no cumple las normas. ¿Nadie ha aparcado alguna vez en doble fila? ¿O alguien ha respetado siempre el límite de velocidad o no ha adelantado donde no tiene que adelantar? Es decir, todos los vehículos tienen sus cosillas y creo que el VMP no es muy diferente. Es verdad que ahora mismo, como somos tan nuevos, cada noticia que sale impacta. El otro día, sin ir más lejos, leímos: un VMP —que no se considera VMP porque va a más de 25— a 100 por hora por una carretera interurbana. El conductor del coche grabando, enfocando eso, con dos camiones de frente, sin guardar la distancia de seguridad de los ciclistas, pero la noticia es el patinete, que solo va con exceso de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 699

7 de junio de 2022

Pág. 11

velocidad, mientras que si identifican al conductor del coche perdería sus 12 puntos del carnet de conducir por las negligencias que estaba cometiendo.

Espero que les haya gustado mi exposición. Nosotros estamos aquí tanto para asesorar a ayuntamientos como a la DGT dado que somos los principales afectados en este aspecto. Creo que el VMP ha venido para quedarse. Es el desarrollo social hacia un mundo mucho menos contaminante y creo que es una manera de mejorar nuestras ciudades, que, por supuesto, tienen que ser peatonales. No se me olvidará: las ciudades son para caminar, no para el coche. Pueden hacerme las preguntas que quieran que aquí estoy para responderlas.

Muchísimas gracias.

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

Vamos a pasar al turno de los grupos parlamentarios y, luego, contestará usted a sus intervenciones y sus preguntas. Por el Grupo Parlamentario Republicano, tiene la palabra la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente. Bienvenido, señor Ruiz. Le agradecemos el tiempo que ha empleado aquí y sus explicaciones.

Estoy de acuerdo con que el vehículo de movilidad personal ha venido para quedarse, y quizá ha venido muy rápido y nos encontramos con una administración muy lenta. Lo que sí está claro es que hay un choque entre la regulación del patinete o de la bicicleta y lo que nos encontramos todos los días. Solamente una cosa: los coches no atropellan, los camiones no atropellan, quienes atropellan son los conductores. Y estos conductores da igual que lleven un coche, un camión o un patinete; cuando son peligrosos, el vehículo es lo de menos.

Con referencia a los seguros, yo creo que son imprescindibles, porque si vas a 25 por hora difícilmente vas a atropellar a una persona, pero sí puedes provocar un accidente saliendo, por ejemplo, de un cruce sin mirar nada, haciendo que los coches que vengan tengan que frenar o hacer un cambio de sentido y provocar un accidente. Por tanto, creo que es imprescindible. También es imprescindible la regulación. Ha empezado hablando de un exceso de regulación, después ya lo ha ido arreglando. Me imagino que es un exceso de normativas, no de regulación, porque yo pienso que ahora mismo lo que hace más falta a los vehículos de movilidad personal es la regulación, porque sí van en dirección contraria, van por las aceras, etcétera. O sea, que por cada uno que encuentras que va por donde debe, noventa van por donde no deben, y es un problema poder llegar a todos los sitios.

Estoy totalmente de acuerdo con las ciudades peatonales, pero para que las ciudades lleguen a ser cien por cien peatonales, que estaría muy bien, el Estado tendría que estar dotado de unas infraestructuras públicas de transporte público, porque si no a ver cómo explicamos a la gente que vive en una zona rural y se tenga que desplazar a una ciudad cómo lo hace para, cuando llegue a la ciudad, ir a pie. Tendrá que dejar el coche en algún sitio para después poderse desplazar. Quizás lo mejor sería que saliera de su casa andando, tuviese un buen transporte público y al llegar pudiese encontrar ya unos patinetes para alquilar.

Estoy de acuerdo en que han venido para quedarse, pero creo que la Administración debe hacer un gran trabajo y lo debe hacer tan rápido como están evolucionando los patinetes, porque si no, no llegamos.

Solo le quería hacer una pregunta. Pienso que quizás matricular o inscribir los vehículos de movilidad personal sería la mejor manera para poder solucionar estos temas y también que fuera necesario un curso, un carnet, un mínimo de normas de circulación para circular con ellos. Solamente me gustaría saber qué opina sobre este tema.

Gracias.

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

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

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muchas gracias, presidente. Muchísimas gracias, señor Ruiz, por la exposición que ha hecho.

Tengo que decir que desde nuestro grupo estamos de acuerdo, efectivamente, con lo que usted dice, que hay que unificar los criterios de legislación sobre los vehículos de movilidad personal en toda España. Y no lo decimos nosotros, lo dice también una reciente sentencia, la número 120/2022, de 10 de febrero de este año, donde el Tribunal Supremo tira de la oreja precisamente al Legislativo. Dice textualmente: «La nueva realidad social que nos muestra la multitud de aparatos de la característica del VMP debería

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 699

7 de junio de 2022

Pág. 12

llevar a una clasificación administrativa más clara». Efectivamente es así, solamente hay que ir por las calles de las distintas ciudades de España para ver cómo se legisla en un sitio y en otro. Creemos —y no sé cómo lo considera usted— que se debería hacer igual que en algunos Estados de Estados Unidos, en los que se exige que quienes adquieren un vehículo de este tipo tengan que hacer un curso de formación. Usted mismo ha dicho que quiere ser considerado como un vehículo más, por lo tanto, una persona que interactúa con otros vehículos, como es un coche, una moto o un camión, se presupone que tiene que tener los mismos conocimientos para conocer las señales y las obligaciones que le exige estar en un tráfico rodado. En Estados Unidos incluso hay algunos manuales y algunos cursos que se tienen que hacer con la adquisición de ese patinete. No sé cómo ve el que se haga aquí un curso de aptitud psicofísica para quien adquiriera un patinete y, también, de formación vial mínima.

Sobre el seguro obligatorio, creo que es imprescindible, porque si bien dice usted que normalmente los atropellos se están dando en las aceras, también hay atropellos que se están produciendo en pasos de peatones. Créame, un patinete a 25 por hora que atropella a una persona mayor puede provocarle incluso la muerte. Pero, claro, para que ese seguro sea efectivo hay que identificar el vehículo y por eso siempre hemos apostado desde nuestro grupo por que se incluye una matrícula para identificar el patinete que ha producido ese tipo de accidente. No sé cómo ve el hecho de que el perfil de la persona que utiliza este tipo de vehículo hasta el día de hoy sea el de personas muy jóvenes, incluso menores de edad. Una circulación segura para cualquier tipo de vehículo implica no haber consumido estupefacientes o alcohol. En este caso, cómo lo está viendo, si realmente considera que hay un control sobre el alcohol y el consumo de drogas de las personas que llevan este tipo de vehículo.

Con respecto a los patinetes en las ciudades, vemos que hay unas normativas donde exigen casco, chaleco reflectante y demás, pero si esa misma persona alquila un patinete a alguna de estas empresas que están en muchas ciudades, ¿por qué no se exige ese casco o ese chaleco reflectante? ¿Cómo ve este asunto?

Muchísimas gracias.

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

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

El señor **GAGO BUGARÍN**: Muy buenos días. Muchas gracias, presidente. Muy buenos días, señor Ruiz.

En primer lugar, quiero agradecerle su participación en nombre de mi grupo parlamentario en esta Comisión de análisis de la movilidad sostenible, de la movilidad personal dentro de las ciudades. También le digo, en nombre de mi grupo parlamentario, que vemos muy satisfactoriamente las posibilidades que los vehículos de movilidad personal otorgan para el favorecimiento de la movilidad, especialmente dentro de las ciudades, y también por lo que supone para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y de la contaminación de las ciudades en lo que se refiere a las partículas sobre todo de NOx, que, como usted sabe, por desgracia, provocan decenas de miles de fallecidos en nuestro país todos los años.

En relación con su intervención, hay cuestiones con las que, como grupo parlamentario, estamos completamente de acuerdo; también disentimos de alguna otra cuestión que le voy a comentar. Empezando por los puntos de unión, por las cuestiones con las que estamos de acuerdo, coincidimos en la obligatoriedad del uso del casco en los vehículos de movilidad personal, como bien decía nuestro antecesor en el uso de la palabra, de la misma forma que lo consideramos también necesario para los usuarios de bicicletas, aunque, como usted sabe, en estos momentos no es necesario. Es verdad que la principal barrera que se nos aplica, tanto a la plataforma representativa de los usuarios de las bicicletas, como posiblemente también a algunos de los usuarios de vehículos de movilidad personal, es la lesividad que puede generar el uso del casco al fomento del uso del vehículo, pero nosotros consideramos inevitable la obligatoriedad de la utilización del casco.

Coincidimos con usted en que los patinetes deben circular por los carriles ciclistas, es decir, que no deben circular por la acera, y para ello es muy importante que la totalidad de municipios, especialmente los de más de 10 000 habitantes, aprueben cuanto antes unas ordenanzas simultáneas, es decir, similares, que no haya una regulación distinta, sino que sea similar en todos los ayuntamientos de España. Yo creo que para esto hay que urgir a la Federación Española de Municipios y Provincias para que en los próximos doce meses apruebe ya las ordenanzas, con carácter urgente, en los ayuntamientos de más de 10 000 habitantes, precisamente para regular las condiciones de uso de estos vehículos de movilidad personal y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 699

7 de junio de 2022

Pág. 13

que, en definitiva, no queden al albur del libre albedrío del usuario, que en estos momentos, si no hay una ordenanza concreta, podrían circular por las aceras. De ahí que sea tan importante que se aprueben estas ordenanzas en todos los municipios de más de 10 000 habitantes.

Consideramos también interesante que se pueda fomentar esta movilidad sostenible con ayudas. Lo bueno, dentro de lo que cabe, que tiene esta movilidad de personas en estos vehículos es que su coste, comparativamente hablando con otro tipo de vehículos de movilidad personal, es bastante reducido. Tenemos vehículos de 100, 200, 300 euros, aunque es verdad que también más caros. Por lo tanto, creemos que en ese proceso de descarbonización del transporte en las ciudades, incluso en los propios municipios, dado el coste que supone esa ayuda de 50, 100 o 200 euros, debería ser asumida con cargo a las arcas municipales, porque durante los próximos años habrá una incorporación progresiva.

Vemos necesario, como también ha trasladado el portavoz anterior a mi intervención, del Grupo VOX, que se incorpore una formación básica a los usuarios de los vehículos de movilidad personal, porque es verdad que es necesario conocer, al menos con carácter básico, unas nociones sobre seguridad vial.

Disentimos con usted sobre la utilización de un seguro. Nosotros creemos que sí se puede adaptar un seguro mínimo y básico para los usuarios de movilidad personal, porque sí creemos que va a tener un rol cada vez mayor. Usted, decía, efectivamente, que a lo mejor no es necesario ahora, pero sí en un futuro. Nosotros estamos en la Comisión de Seguridad y nos vemos en la obligación de anticiparnos a lo que el mercado, en este caso los usuarios, puedan demandar y, por lo tanto, creemos que ya hay que empezar a hablar de la posibilidad de hacer un seguro específico, concreto, básico, ajustado a las condiciones de los vehículos de movilidad personal.

Voy terminando, presidente. Es verdad que tenemos muchas dudas sobre el uso de estos vehículos en estradas —como decimos en Galicia—, en carreteras interurbanas o en túneles. Yo creo que primero hay que adaptar la vía y, luego, permitir esta movilidad. Podemos discutir más sobre ello, pero es una cuestión sobre la que nosotros tenemos un poco más de inquietud.

Termino. Usted hizo unas declaraciones en relación con la última regulación aprobada en noviembre del año 2020 respecto a la modificación del Código de Circulación, que recoge por primera vez las características de vehículos de movilidad personal, e hizo una declaración diciendo que no estaba muy de acuerdo con la connotación y las explicaciones que había dado el señor Pere Navarro, director general de Tráfico...

El señor **PRESIDENTE**: Concluya, señor Gago, por favor.

El señor **GAGO BUGARÍN**: Termino. Dio unas explicaciones sobre la consideración que hacía en relación con este tipo de vehículos, que si eran patinetes de origen chino, que si se iban a llenar las ciudades de patinetes de arriba abajo, etcétera. Yo querría saber si en este año y medio usted considera que ha habido una mayor sensibilización por parte del director o por parte del Gobierno con competencias en este ámbito para entender la integración de los vehículos de movilidad personal dentro de la movilidad sostenible, que creo que ya es una realidad.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para concluir este trámite, tiene la palabra la señora González Laso, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

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

Desde el Grupo Parlamentario Socialista saludamos al presidente de la Federación Española de Vehículos de Movilidad Personal, don Sergio Ruiz Medina, al que damos la bienvenida a la Comisión de Seguridad Vial, donde estamos abordando la seguridad en el ámbito urbano en el marco de la nueva movilidad. Quiero agradecerle también su presencia, su exposición y, cómo no, sus aportaciones, que se nota que han sido muy razonadas, muy pensadas y fruto de su vivencia y de su experiencia.

La verdad es que es necesario tener en cuenta a los actores y a los factores que intervienen en la movilidad del ámbito urbano, porque solo así podremos acertar en el diseño de la nueva movilidad urbana, una tarea que no va a ser sencilla, pues requiere de la colaboración y la integración de todos, y a la que, además, hemos de destinar todo nuestro esfuerzo, porque, como ya he dicho en alguna otra ocasión, no es aceptable que alguien muera por el simple hecho de pasear o moverse por su ciudad, no es en absoluto aceptable. Por ello, la seguridad vial en el entorno urbano tiene asumido el reto de abatir a un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 699

7 de junio de 2022

Pág. 14

enemigo común, que es el atropello de personas, que supone el 59 % de las víctimas totales y el 28 % de las personas fallecidas por siniestro vial.

Asimismo, a las dificultades pretéritas del tráfico, ahora se suman los retos de encajar las nuevas formas de desplazamiento dentro de nuestras ciudades; tal es el caso de los vehículos de movilidad personal, que están revolucionando el mundo del transporte sostenible, con un público que crece cada día, especialmente los patinetes, de los que ya se ha estado hablando, y que han irrumpido con fuerza y casi repentinamente. La verdad es que esto ha provocado discusiones y debates encontrados respecto al beneficio o a los riesgos que provoca este tipo de transporte, pero lo cierto, como ya se ha dicho, es que están aquí y que han venido para quedarse. Por tanto, lo mejor es trabajar en lo que hoy se está haciendo aquí: planificar, hablar y gestionar estas cuestiones que tenemos que afrontar.

Como es sabido, los vehículos de movilidad personal están considerados como vehículos a todos los efectos y, mientras no exista una regulación en el Reglamento General de Circulación, se rigen por ordenanzas municipales que, como también se ha dicho ya, son dispares y diversas en función de cada municipio, si bien todas ellas están sujetas a todas las cautelas de la ley de seguridad vial con respecto al alcohol, las drogas, al uso de la telefonía y su propia visibilidad. Su velocidad máxima en este momento está en torno a los 25 kilómetros por hora y son especialmente interesantes para trayectos de hasta 20 kilómetros en desplazamientos de grandes urbes, lo que contribuye de esta manera a descongestionar el tráfico, una cuestión que no es menor. Al mismo tiempo, son un nuevo actor de movilidad que genera tensiones en el tráfico rodado para los que no estamos habituados a este tipo de vehículos, un tráfico que en su día fue diseñado para el automóvil, que sigue manteniendo su predominio en nuestro tráfico. Por ello, se necesita el abordaje específico de estos nuevos vehículos para evitar conflictos y posibles accidentes, de tal manera que se facilite, sí, su integración en el marco de la nueva movilidad urbana y se disponga de una regulación acorde con la complejidad de su integración, pero bajo los requerimientos de la seguridad vial.

Usted decía en su intervención que nos dejen circular; efectivamente, pero yo entiendo que usted quiere que se circule bajo estos parámetros de seguridad vial sin riesgo ni para los que llevan estos vehículos ni para los que están incorporados a las calzadas. Por ello —y para terminar ya, señor presidente—, querría plantearle tres cuestiones. Respecto de una de ellas, la relativa a la obligatoriedad del casco para atender a esos posibles accidentes, usted ya ha dado su opinión y, por tanto, no la voy a reiterar, aunque yo soy proclive a que exista un cierto seguro de responsabilidad civil en caso de accidentes, de los que en cualquier circunstancia nadie estamos exentos.

De las otras dos preguntas que sí le voy a formular, una de ellas es cuál cree usted que es la mayor dificultad para conseguir una integración verdadera y segura de los vehículos de movilidad personal en el tráfico rodado, y la segunda sería si cree usted que debería continuar regulándose por las diferentes ordenanzas municipales o bien debería haber ese marco regulatorio al que yo antes hacía referencia, un marco regulatorio único que permita facilitar esa integración en el ámbito de todo el país y de todo el Estado. Es decir, que no solamente sepas cómo tienes que circular en ese municipio, sino, como ya usted mismo ha manifestado, que cuando te lo lleves en tu coche y te vayas a otra ciudad sepas a qué tienes que atenerte.

Nada más. Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

Para concluir la comparecencia, tiene la palabra de nuevo el señor Ruiz Medina. Cuando usted quiera.

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL** (Ruiz Medina). Como han podido comprobar, todo converge en lo mismo: carné, seguro, regulación.

Voy a empezar por el seguro. Como he explicado antes, no es que no queramos tener seguro. Para empezar, el seguro sería un filón para las aseguradoras, porque nosotros somos las víctimas de los accidentes del patinete. Lo único que tienen que hacer las aseguradoras es poner la mano y cobrar. Vuelvo a repetir que la velocidad de un patinete es de 25 kilómetros por hora y pesa 12 kilos. Pueden rayar un coche, pueden rayar una farola, pueden hacer algún pequeño estropicio, pero, normalmente, con 500 o 600 euros se puede hacer frente a esos daños. A lo que no puede hacer frente, por ejemplo, es a un atropello en un paso de peatones. Puede matar a una persona en un atropello y eso ya costaría un millón y pico de euros. La mayoría tenemos seguros de responsabilidad civil y te cubren más o menos hasta millón y medio de euros, incluso hay seguros de patinete eléctrico por 70 euros que tienen asistencia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 699

7 de junio de 2022

Pág. 15

en carretera por tres millones. Mucha gente ya tenemos seguro, pero no queremos que sea obligatorio porque si no las cuotas de estos seguros subirían mucho y ahora mismo no es un problema social. Un seguro es para cubrir daños a los que una persona no puede hacer frente. Antiguamente los coches tampoco tenían seguro obligatorio y se puso porque empezó a haber muchos accidentes, la gente se declaraba insolvente y había que hacer algo para solucionar este problema. Ahora mismo no consideramos que el seguro sea obligatorio porque no se genera un problema social. Las personas que provocan algún accidente con un vehículo de movilidad personal no crean esa problemática y ahora mismo realmente somos las víctimas en los accidentes de tráfico. No estoy diciendo que en el futuro, cuando vengan VMP de más velocidad —que vendrán—, se tenga que poner el seguro obligatorio. Por supuesto, estaremos de acuerdo.

Con respecto a las matrículas y el carné de circulación, me reitero en lo que he dicho antes: como corremos y pesamos lo mismo que una bicicleta, o todos o ninguno. No hay más. Lo bueno que tenemos ahora es que la DGT quiere introducir en los colegios, institutos y universidades, en los próximos cursos, una formación obligatoria en circulación por las vías. Como la bicicleta no necesita carné de conducir, cuando tú coges la bicicleta y te metes en una vía estás conduciendo, aunque no sea un coche. La DGT, al introducir esto en las aulas, tanto en los colegios como en institutos o universidades, les podría dar una formación y competencias básicas. No estamos a favor de que sea obligatorio, pero hay usuarios que nos solicitan una formación opcional y voluntaria, y estamos solicitando a algunas autoescuelas que hagan unos cursos para que los usuarios circulen bastante más seguros. Lo que estoy diciendo es que si el vehículo es prácticamente igual que una bicicleta, queremos las mismas condiciones.

El tema de la matrícula viene también con lo del carné. Si fuera un problema social sí que habría que identificar estos vehículos, pero ahora mismo no consideramos que sea tan importante o necesario. ¿Que en el futuro haya que hacerlo? Por supuesto. Es tan sencillo como que queremos la igualdad con la bicicleta. La bicicleta en vías urbanas no requiere ni casco obligatorio ni carné de conducir. Si nos ponemos a llevar un ciclomotor de más de 25 kilómetros por hora hasta 45 kilómetros por hora, vamos a llamarlo VMP-motor, que necesita una matrícula y un permiso de conducir. En eso estaríamos de acuerdo. Luego estaría el VMP-cleta, que sería una motocicleta, que necesita un permiso un poco más exigente. Queremos esas categorías. Entonces, como consideramos que nuestros vehículos son como las bicicletas, no pedimos más que las mismas condiciones.

También hemos hablado de la regulación respecto a la circulación. Pensamos que un VMP es como el juguete que se regalaba hace unos años en los Reyes a los niños. Y hemos estado hablando aquí de que un VMP es un vehículo; es decir, el VMP cumple las mismas normas y tiene las mismas sanciones que un automóvil. Estamos hablando de 1500 euros de multa por ir drogado encima de un VMP, incluso ir por la acera son 200 euros de multa. Por supuesto, cuando hablamos de las empresas de *sharing* y se dice que no hay que usar cascos ni chaleco... ¿Cómo que no hay que usar cascos o chaleco? Estás usando un patinete de alquiler, pero si un agente de la autoridad te para y te recuerda que en la ordenanza pone que hay que usar casco y chaleco obligatorio, aunque sea de *sharing*, si no lo llevas, te deben sancionar. La regulación ya está hecha. Las multas son iguales que para los coches en cuestiones de consumo de alcohol y drogas. Si circula a más de 25 kilómetros por hora, son 500 euros de multa. El patinete vale 450 euros y la multa vale más que el patinete. Estamos hablando de que la regulación está sobre aceras, calles prohibidas, direcciones contrarias... Pensamos que un patinete es un juguete y si te metes en un parque, que es una zona peatonal, son 200 euros de multa. Es decir, hay que hacer más hincapié en controlar eso, que haya agentes que se dediquen a parar a los que vayan por la acera.

Este mundo del patinete se comunica por Telegram —que es como Whatsapp pero que guarda más el anonimato— y, a veces, cuando han parado en algún sitio a un patinete porque iba por la acera, comentan: bien hecho. Ningún patinero se queja de que hayan multado a otro por circular por la acera; al revés, aplaudimos a los agentes de la autoridad porque es su trabajo y cuando lo hacen bien, lo hacen bien. Otras veces nos quejamos porque han parado a uno y empiezan a pedirle papeles, el certificado europeo y no sé qué... Pero si va en contra de la ley, hay que denunciar. Por eso, hay que hacer más hincapié en su cumplimiento. Y no hace falta tanta educación vial, no es que no haga falta, es que se sabe que un vehículo no puede ir por la acera. Eso creo que nadie lo duda. Muchas veces vemos también las bicis por la acera, y es que no debe ir una bici por la acera ni por las zonas peatonales. Entonces, la ley está hecha y está bien regulado, cuando protestamos por la sobreregulación es cuando un ayuntamiento limita que solo podamos ir por carril bici o por carreteras de 50. Esas regulaciones te lían porque ya no sabes en qué ciudad puedes circular y en cuál no. Con que se regule igual que para las bicicletas, por la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 699

7 de junio de 2022

Pág. 16

vía, por la calzada, nos conformamos. No estamos pidiendo ni siquiera infraestructuras, con que nos pinten la carretera es suficiente. En Granada, por ejemplo, tenemos una cosa muy buena que recuerda que las bicicletas y los VMP tienen que ir por el centro de la calzada, porque se ha demostrado que cuando los ciclistas o los VMP van por la derecha en los giros de los coches hay accidentes y atropellos. Entonces, yendo por el centro de la calzada, el coche tiene que invadir el carril izquierdo para poder adelantar, por lo que aseguran tu seguridad, nunca mejor dicho. Y cuando hay aparcamiento a la derecha han puesto una línea discontinua en el centro de la calzada para recordarte que vayas por el centro de la calzada para que si abren una puerta no te lleven por delante.

¿Qué queremos decir con esto? Que la regulación está hecha, pero falta cumplirla. La DGT lo ha incluido ya en el Código de Circulación, un vehículo no puede ir por la acera, en todos los municipios pasa lo mismo. Lo que pasa es que los ayuntamientos ya están regulando —vuelvo a reiterar— para carriles bici, calles 30, calles 20... Vamos a dejar que los VMP vayan por donde las bicicletas y nos ahorramos todo el maremágnum de leyes y normativas. Mientras respeten las mismas leyes que los demás vehículos, las sanciones son exactamente las mismas —aquí no hay distinción—, ¿por qué tenemos que ir por vías diferentes o segregadas y todo este tipo de cosas? Es verdad que nos invitaron a la FEMP, pero la invitación se perdió porque nunca nos avisaron. Nos dijeron que nos iban a llamar, que contaban con nuestra ayuda y con nuestra presencia, pero creo que habrá habido algún fallo de comunicación y no nos ha llegado la invitación.

Creo que ya no hay ninguna dificultad en la integración. Cada vez están más concienciados los coches, los autobuses y los taxis. Al final, tenemos que ver todos que somos compañeros de calzada.

Hemos comentado también lo de una norma estatal, pero es que la norma ya está hecha. Los vehículos tienen que ir por la calzada, respetar los ceda el paso, los STOP, las calles prohibidas, las zonas peatonales... Eso ya está hecho. Entonces, solo habría que poner que los ayuntamientos digan que los VMP son como las bicicletas o como cualquier otro vehículo y que tienen que circular por los mismos sitios.

Creo que con esto he contestado a todos, porque al final todo ha sido alcohol, drogas, el seguro, la matrícula... Espero que les haya solventado sus dudas, y si alguien tiene alguna duda más, aquí estoy para acabar.

Muchísimas gracias por su atención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ruiz Medina, por su comparecencia. Si los grupos tienen alguna cuestión más, ya se ponen en contacto con usted.

Muchísimas gracias, y esperamos en alguna otra ocasión verle por esta Comisión.

Despedimos al compareciente y damos la bienvenida al siguiente en dos minutos.

Muchas gracias. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR DIRECTOR DE LA FUNDACIÓN EDUCATRAFIK (COLELL GRACIA). (Número de expediente 219/000845).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a recibir a continuación —y ya para concluir la sesión de esta mañana— a don Eduardo Colell Gracia, director de la Fundación Educatrafic.

Por cierto, quiero agradecerle, en nombre de la Comisión, su acogida el pasado martes en la visita que tuvimos ocasión de realizar a las instalaciones de Educatrafic en Zaragoza. Muchísimas gracias por esa acogida y por lo que tuvimos ocasión de aprender en las pocas horas que pudimos estar en vuestras instalaciones.

Señor Colell, sabe cuál es la fórmula. Usted tiene una intervención de quince minutos, luego intervienen los grupos y, a continuación, cierra usted la comparecencia con la contestación a los distintos temas que planteen portavoces o lo que usted quiera añadir.

Así que, sin más preámbulos, señor Colell, tiene usted la palabra.

El señor **DIRECTOR DE LA FUNDACIÓN EDUCATRAFIK** (Colell Gracia): Buenos días.

Soy Eduardo Colell, director de la Fundación Educatrafic. La Fundación Educatrafic es la fundación de Autoescuelas K, y Autoescuelas K es la unión de Autoescuela Cataluña y Autoescuela Pegasus. La Autoescuela Cataluña la fundó mi abuelo hace más de cincuenta años, o sea, que se puede decir que llevamos en esto de la seguridad vial casi casi desde el principio.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 699

7 de junio de 2022

Pág. 17

En la Fundación Educatrafic tenemos un par de patas en la formación que realizamos. Por una parte, formamos a usuarios vulnerables de la vía pública: formamos a niños, con un parque infantil de tráfico que tenemos; formamos a jóvenes, sobre todo en el tema de vehículos de movilidad personal, que ahora hablaré de ello, y formamos también a personas mayores, para reciclarlas. En la otra pata que tenemos de formación están los cursos de prevención de accidentes *in itinere* y en misión para trabajadores, de los que hablaré después.

Voy a empezar hablando de los cursos que tenemos para vehículos de movilidad personal. Hemos creado una acción formativa que ha sido premiada tanto por la Comisión Europea —en noviembre nos dieron el Premio a la Carta Europea de Seguridad Vial— como, recientemente, por la Fundación Antena 3, por los Premios Ponle Freno, como la mejor opción de seguridad vial del año 2022. ¿Por qué creamos este programa formativo para vehículos de movilidad personal? Este programa lo creamos tras analizar el incremento de accidentes que se habían producido en las ciudades con un nuevo elemento de movilidad sostenible, como son los patinetes eléctricos, que ha venido además para quedarse. Un dato preocupante que analizamos es que en el año 2020 hubo más de mil accidentes con este tipo de vehículos, con seis fallecidos. Si no hacemos algo, según un reciente estudio de la Fundación Línea Directa en colaboración con FESVIAL de abril de este año, de abril de 2022, esta nueva movilidad urbana podría causar un 18 % más de fallecidos en accidentes de tráfico en la próxima década, es decir, podría causar 5500 fallecidos en las ciudades españolas entre 2021 y 2030.

El conjunto de usuarios vulnerables, que son los peatones, los ciclistas los motoristas y los usuarios de VMP, constituyen el 80 % de los fallecidos en vía urbana; quiere decirse que cada diez fallecidos que hay en vía urbana, ocho son usuarios vulnerables. El aumento de los accidentes en las ciudades viene acompañado por una notable subida de la mortalidad entre los ciclistas y los usuarios de vehículos de movilidad personal, que ya suponen el 10 % del total de los usuarios vulnerables fallecidos en vía urbana. Hay que recordar que hay tres causas fundamentales por las cuales se producen accidentes: el primer factor por el que se producen la gran mayoría de los accidentes es el factor humano, el 90 % o incluso más; el segundo factor es la vía y el entorno, y el tercer factor es el vehículo. ¿Por qué digo que casi todo es por culpa del factor humano? Porque si una vía está en mal estado, al final es el conductor el que no baja la velocidad.

Y en cuanto al tema del vehículo, más de la mitad de los accidentes que se producen por culpa del vehículo se deben al mal estado de los neumáticos, y lógicamente la persona también es la que tiene que controlar el estado de los neumáticos. Para bajar los fallecidos en accidentes de tráfico hay que hacer tres cosas fundamentales. Lo primero es educación. Afortunadamente, hace un par de meses, hace tres meses, se aprobó que a partir del año que viene la educación vial sea una asignatura evaluable en los colegios. De momento, vamos a empezar en primaria y en secundaria. Esto nos parece perfecto, chapó, es fundamental. En segundo lugar, la seguridad activa. Ahí hemos mejorado. No tiene nada que ver un vehículo de hoy en día con uno de hace diez años o con uno de hace veinte años, es la noche y el día. En tercer lugar, mejorar las vías. Bueno, aquí, en España, hay mucho por hacer todavía, pero realmente yo creo que tenemos unas estructuras acordes con el resto de los países europeos; hay cosas por hacer, pero no nos podemos quejar de las vías que tenemos. Por último, nos falta la gran asignatura pendiente, que es la formación. Tenemos un gran trabajo por hacer en cuanto a la formación para seguir bajando el número de fallecidos que se producen en las vías públicas españolas.

Hay un dato importante: el 52 % de los menores de treinta y cuatro años aquí, en España, no tienen el permiso de conducción, no tienen el carné de conducir. A estas personas, que son el 52 % de los menores de treinta y cuatro años, que además son las principales usuarias de este tipo de vehículos de movilidad personal, nadie, o muy escasamente en el colegio, les ha enseñado educación vial. En las jornadas que hemos hecho en Zaragoza con el programa formativo que tenemos, hemos formado a unos quinientos jóvenes y os puedo decir que en las jornadas que he estado yo presente el 70 % de los usuarios que venían no sabían lo que significaba la señal de dirección prohibida. Dicho esto, poco más puedo añadir. Por tanto, desde Educatrafic proponemos una formación obligatoria para este tipo de usuarios que no tienen ningún tipo de carné de conducir. La formación que proponemos está basada en el programa formativo que tenemos premiado por la Unión Europea, como he comentado antes, y por la Fundación Ponle Freno. Sería una formación de cuatro horas, en la cual habría dos horas de teoría en las que veríamos sobre todo normativa y seguridad, y después una parte práctica para aplicar todo lo visto en la teoría, eso sería fundamental. Esa es una de las propuestas que hacemos desde Educatrafic, una formación obligatoria de cuatro horas. ¿Dónde habría que realizar esta formación? Nosotros entendemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 699

7 de junio de 2022

Pág. 18

en Educatrafic que habría que hacerlo en los centros de formación vial, que son los centros que están autorizados por DGT para formar a los conductores aquí, en España.

Dejo los patinetes y vamos con el otro tema que tenía que comentar, que es el de la otra rama que hacemos en Educatrafic, la prevención de accidentes *in itinere* y en misión. Quiero agradecer, como ha comentado Juan José, a los miembros de la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso que vinieran el otro día Zaragoza, donde pudisteis ver una pequeña demo de lo que hacemos en nuestros cursos de prevención de accidentes *in itinere* y en misión.

En el año 2019, en España hubo 650 602 accidentes de trabajo. De estos 650 602 accidentes de trabajo que hubo, 77 496 —es decir, un 12% aproximadamente— fueron accidentes laborales viales, de los cuales 22 184 fueron en la jornada, en misión, y 55 312 fueron *in itinere*. Debido a estos accidentes laborales que hubo *in itinere* y en misión, en el año 2019 hubo 232 fallecidos en España por accidente laboral vial, de los cuales 98 fueron trabajando en su jornada laboral, en misión, y 134 fueron *in itinere*, al ir y volver del trabajo. Este 12% de accidentes laborales que se producen por causas viales supone un 33% de fallecidos en accidente laboral. Eso quiere decir que de cada tres personas que fallecen en España en accidente laboral, una es por accidente *in itinere* y en misión, siendo la segunda causa de fallecimiento por accidente laboral aquí, en España, solo por detrás de las causas naturales, por infartos o ictus. En primer lugar, van los accidentes por infartos o ictus, con un 38%; después, van los accidentes de tráfico *in itinere* y en misión, con un 33%; y después, a mucha distancia, van atrapamientos y amputaciones, con un 10,3%, caídas, con un 9,5%, y otros, con un 8,8%.

¿Qué vemos en Educatrafic? Pues que, así como en la construcción, por ejemplo, sí que hay unos cursos obligatorios a sus trabajadores para disminuir estos accidentes y, de hecho, según los cálculos, se han conseguido bajar y son ya de un 9,5% —sigue habiendo caídas, pero se han bajado mucho—, en la segunda causa de fallecimiento por accidente laboral, en el tema de accidentes viales, no se está haciendo absolutamente nada. Actualmente, la formación que se les da a los conductores aquí, en España, es para que se saquen el carné de conducir; o sea, se les da la formación para aprobar un examen y ya nunca más se les forma.

Los miembros de la Comisión que vinieron el otro día a la escuela de conducción vieron un montón de cosas. La gente, por ejemplo, no sabe frenar; la gente, por ejemplo, no sabe esquivar, y la gente, si el coche le hace un trompo, no sabe cómo hay que arreglarlo. Pero si no lo saben no es porque no quieran, no lo saben porque nadie les ha enseñado. Por eso, recalcamos otra vez la importancia de la formación a los conductores si queremos alcanzar el objetivo cero, de acuerdo con los objetivos de la ONU.

En la estrategia de 20212030 de la Unión Europea una de las partes importantes es que ese conductor tiene que ser un conductor seguro, pero para que un conductor sea seguro lo tenemos que formar; si no hacemos nada, pues va a ser como hasta ahora. Además, es una pena, porque la media de los fallecidos en accidentes de tráfico laborales es gente que está en la plenitud de su carrera laboral. Los que fallecen por accidente laboral en misión, trabajando, tienen una media de 47 años y los que fallecen *in itinere* tienen una media de 42 años. La edad media de los heridos es de 38 años cuando el accidente es en misión y de 39 años cuando es *in itinere*. Por tanto, estamos diciendo que son personas que están en la plenitud de su etapa laboral. Todo esto nos cuesta a los españoles unos 2000 millones de euros anuales. Y no solamente es el tema económico, sino el tema de las tragedias familiares que se producen con los accidentes. Perdemos a nuestro marido, perdemos a nuestra mujer, perdemos al hermano o a la hermana, perdemos a nuestro hijo o a nuestra hija, a nuestro padre o a nuestra madre, en accidentes laborales viales que con formación se podrían evitar.

En el año 2022 —me he referido a 2019 porque en 2020 y 2021 estuvimos en pandemia— no mejoran los datos. He cogido datos del primer trimestre de 2022 y los accidentes de trabajo de enero a marzo han sido 147 000, de los cuales 17 000 han sido *in itinere* y en misión, y en cuanto a fallecidos, llevamos 34, de enero a marzo, un 36% más que en el mismo periodo del año 2021, aunque el año pasado estábamos también en pandemia. La cosa no solo no va a mejor sino que, desgraciadamente, va a peor.

Son muchas las estrategias que se pueden utilizar para actuar en el complejo ámbito de la seguridad vial y en la prevención de los siniestros viales laborales. Todas las investigaciones y especialistas internacionales en el tema coinciden en que las actuaciones más sólidas, eficaces y constatadas a lo largo de décadas son la educación a lo largo del ciclo vital —vamos a empezar ya con los colegios—, junto con la formación específica de los conductores para el manejo de un vehículo con motor, que serían los cursos de prevención de accidentes *in itinere* y en misión. Por lo tanto, desde Fundación Educatrafic lanzamos una segunda propuesta que consistiría en hacer una formación obligatoria para todos los trabajadores que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 699

7 de junio de 2022

Pág. 19

utilicen un vehículo —digo un vehículo porque puede ser un patinete, una bicicleta, un ciclomotor, una moto, un turismo, una furgoneta, un camión o un autobús— en su jornada laboral, y que sea aconsejable para el resto de conductores de España.

Además, esto ya está en la ley. De hecho, el artículo 19 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de accidentes laborales dice literalmente: «En cumplimiento del deber de protección, el empresario deberá garantizar que cada trabajador reciba una formación teórica y práctica, suficiente y adecuada, en materia preventiva, tanto en el momento de su contratación, cualquiera que sea la modalidad o duración de ésta, como cuando se produzcan cambios en las funciones que desempeñe o se introduzcan nuevas tecnologías o cambios en los equipos de trabajo. La formación deberá estar centrada específicamente en el puesto de trabajo o función de cada trabajador, adaptarse a la evolución de los riesgos y a la aparición de otros nuevos y repetirse periódicamente, si fuera necesario». O sea, la ley la tenemos ya. La gente que utiliza un vehículo para trabajar ya tendría que hacer una formación teórica-práctica. ¿Qué es lo que pasa? Pues que desgraciadamente la ley no se cumple en la actualidad. Tendríamos que intentar implementarlo para que esto que pone la ley, que está aprobada desde el año 1995, se cumpla con todos los trabajadores que utilicen un vehículo para trabajar.

Por último, hay una tercera propuesta por parte de Educatrafic. Este tipo de cursos que hacemos de prevención de accidentes *in itinere* y en misión son cursos que a las empresas no les cuesta nada, porque el cien por cien de la formación se puede financiar por los fondos de FUNDAE. O sea, está hecho de tal manera para no sea un obstáculo en las empresas y el cien por cien pueda financiarse con los fondos de FUNDAE, que tienen todas las empresas. También quisiéramos que en las empresas que hicieran este tipo de formación se intentara implantar medidas económicas que incentiven la implantación de planes de movilidad en las empresas, en la línea establecida en el Real Decreto 404/2010, donde se incentiva a las empresas que tengan implantado el plan de movilidad, que de momento está un poco paralizado. Ahora no tienen incentivos pero antes cuando se implementaron los planes de movilidad los tenían en las cuotas de Seguridad Social y luego se hacían cursos de prevención de accidentes *in itinere* y en misión.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Colell, por esta primera intervención. Se ha ajustado al tiempo que habíamos previsto. Muchísimas gracias.

Vamos a dar comienzo a la intervención de los grupos parlamentarios. En primer lugar tiene la palabra, por el Grupo Republicano, la señora Granollers.

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

Muchas gracias, señor Eduardo Colell. Le agradezco hoy su intervención y, de paso, aprovecho para disculparme por no haber podido venir la semana pasada. Los grupos pequeños, cuando somos pocos diputados, muchas veces no llegamos a todos los sitios que querríamos, pero sí me han comentado que fue una jornada en la que aprendieron mucho y que se han dado cuenta de muchas de las cosas que nos ha propuesto aquí.

Celebro estar completamente de acuerdo con todo lo que ha expuesto. Para nuestro grupo la formación es primordial. Usted ha querido separar lo que era movilidad personal de accidente laboral, pero, al final, el nexo siempre es el mismo: una educación. Esperemos que ahora con estas asignaturas que van a ser evaluables en educación primaria, las personas a medida que nos vayamos haciendo mayores tengamos unas nociones de seguridad vial. Pero quiero hacerle una pregunta: ¿a usted le parece suficiente? Cuando estos niños y niñas que ahora van a la escuela tengan dieciocho años, ¿le parece que estarán suficientemente formados para coger un vehículo de movilidad personal? Me imagino que tendrían que formarse igual, tal como ha propuesto, con alguna formación obligatoria. Usted mismo ha comentado que había personas que no sabían lo que era una dirección prohibida, que me parece sumamente alarmante. ¿Cree que va a ser suficiente con cuatro horas? Estamos hablando de que en cuatro horas se puede dar una formación muy básica, y me parece que se necesita mucha más formación. Yo pensaba que una de las cosas que estaría bien es que cuando se tuviera que renovar el permiso de conducir —ahora es un trámite facilísimo porque depende del centro médico donde vas a renovarlo y te pueden hacer pocas pruebas— se tuviese que hacer una formación obligatoria, quizá sin ningún coste —no tiene por qué repercutir en el bolsillo de los ciudadanos— porque al final nos podemos ahorrar mucho dinero en prevención de accidentes.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 699

7 de junio de 2022

Pág. 20

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

El señor **FERNÁNDEZ-LOMANA GUTIÉRREZ**: Muchas gracias, presidente.

Señor Colell, muchísimas gracias por su asistencia. Ha sido una charla instructiva y la verdad es que hemos tomado buena nota de los aspectos que usted ha comentado. También quería darle las gracias por la atención que nos dispensó el otro día en la visita; el trato fue magnífico. Yo, tristemente, no tuve la oportunidad de poder asistir, pero, mis compañeros sí lo hicieron.

Dicho esto, vamos a entrar en materia. Por supuesto, en nuestro grupo estamos totalmente de acuerdo en que la formación y la educación son básicas, porque la gente que desconoce una materia o una situación difícilmente la puede afrontar. De la misma manera, creemos que a nivel de la infancia en los colegios se debería dar una formación de primeros auxilios que es vital, o dar una formación de buena praxis y buenos hábitos a la hora del deporte o de la alimentación. Creo que nos ahorraríamos muchísimo dinero.

En cuanto al tema de educación vial —como le he dicho— estamos totalmente de acuerdo. Usted comentaba algunos aspectos, como que hay gente o chavales que no sabe ni siquiera lo que es una señal de prohibido, un stop o un ceda el paso. Yo, posiblemente, le dé la razón y, sobre todo, mucho más cuando hemos recibido muchísima gente de fuera, que posiblemente en sus países ni siquiera haya señales. Por tanto, si no las han visto nunca, cuando llegan aquí difícilmente pueden tener comprensión de lo que son.

Usted ha comentado un tema que es muy importante. Yo creo que ahora hay más peligro por las aceras que en la misma vía pública. Creo que todos los que estamos aquí estamos cansados de ver chavales que entran con la bicicleta, gente con los patines. Ya lo hemos comentado aquí alguna vez, es una auténtica locura. Yo lo veo día a día porque muchas veces me han pasado patines a 4 milímetros y otros con la bici. En cuanto al tema de los repartidores, la gente que tiene su trabajo por las calles, lógicamente, van con una carga de trabajo espectacular, van a un ritmo frenético y, al final, se convierten en autómatas. Por tanto, están predispuestos a tener accidentes porque están trabajando bajo presión.

Yo le quería preguntar a usted alguna cuestión. La formación, perfecto, no hay ninguna duda; la educación, perfecto, no hay ninguna duda, en los colegios, donde se considere o mediante reciclajes periódicos. ¿Usted no cree que debería haber más ley, más orden y sanciones más duras que, al final, tristemente, es lo que la gente entiende? Esto sería una pregunta. Luego, tengo otra pregunta: ¿usted no cree —lo hemos tratado aquí— que a la gente de una cierta edad debería retirársele la posibilidad de que pueda conducir porque pierde reflejos y porque pierde muchas de sus aptitudes físicas, mentales y cognitivas? Básicamente serían estas dos preguntas.

Muchas gracias.

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

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

Buenos días, don Eduardo. Muchas gracias por su presencia aquí. Hemos prestado muchísima atención a su exposición, que está en consonancia con lo que recibimos también cuando estuvimos visitando su centro Educatrafic en Zaragoza. Primero, quiero agradecerle la amabilidad que dispensó a este grupo, como ha dicho bien anteriormente nuestro presidente, el señor Matarí. Desde luego, salimos de una manera si cabe más concienciada, porque somos responsables al ser vocales de la Comisión de Seguridad Vial con respecto a lo que significa conducir bien y mejor, y sobre todo, por ese testimonio que nos dio don Francisco Ureta de AESLEME al respecto de esa sensibilidad que hay que tener siempre con la seguridad vial, que no es ningún juego.

Yo me voy a centrar en dos aspectos que son totalmente imbricados, que son complementarios: el vehículo eléctrico, el monopatín, y lo que usted dice de la prevención de riesgos *in mision e in itinere*. Yo le voy a hacer rápidamente dos o tres preguntas al respecto de los vehículos de movilidad personal que, por fin —y me congratulo—, son considerados como vehículos y en torno a esa consideración de vehículos, sobre la base del decreto de noviembre del año 2020, que entró en vigor el 2 de enero de 2021, tienen toda suerte de obligaciones. No hay que explicar en esta Comisión lo que significa ser considerado como vehículo. Asimismo, la modificación de la Ley de tráfico y seguridad vial, que ya limitó lo de a motor porque hay que incorporar estos vehículos de movilidad personal, nos da a entender en las prescripciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 699

7 de junio de 2022

Pág. 21

de ambas legislaciones cuestiones sobre las que le voy a preguntar, porque están íntimamente relacionadas como usted bien sabe con la formación y lo que ustedes perciben cuando va gente a formarse en la utilización de estos vehículos.

En concreto, son muy preguntas sencillas. Le preguntaría si el urbanismo táctico para usted es importante en la seguridad vial. El urbanismo táctico ya sabe que es el desplazamiento de elementos de mobiliario urbano y pintura, en la cual pueden participar los vecinos. Se adecuan espacios, no se levanta ni el pavimento, son situaciones reversibles, y se puede opinar antes y después de esa situación. Esto ya se ha puesto en marcha en muchas ciudades, como Nueva York, Quebec, Montreal, en grandes países. ¿Este tema influye sobre lo que ustedes están haciendo en seguridad vial?

Respecto a los vehículos de movilidad personal, la legislación no es completa, desde luego. Que no haga falta ningún permiso de conducir ni de circulación y que no sea obligatorio un seguro a nosotros nos cruje, no nos gusta. Queremos que haya un desarrollo superior. Por otra parte, quisiéramos saber si usted es partidario de esa equiparación total entre el monopatín, el vehículo de movilidad personal, con la bicicleta.

Ustedes tendrán un problema cuando enseñan a sus alumnos porque la DGT no ha clarificado por dónde se puede circular en vías urbanas y por dónde no. Esta normativa clave no se puede dejar en la potestad de los ayuntamientos. Queremos también saber su opinión. Creemos que es necesario unificar la regulación de las ordenanzas municipales, en concreto recuerdo una sentencia reciente del Tribunal Supremo que ha habido. Asimismo, creemos que deben aplicarse los mismos requisitos al titular o propietario de vehículo de movilidad personal como al que lo alquila. El certificado de circulación es importante y no se puede dejar al albur de lo que indica el manual; el manual ya se publicó en el BOE de 21 de enero de este año y se daba veinticuatro meses para desarrollarlo. Es importante tener un carné que diga qué características reúne el vehículo o no las reúne.

Desde luego, hay un tema que también nos preocupa. ¿No cree usted que más pronto que tarde se tiene que producir el desarrollo reglamentario de la ley para que llevar el casco sea obligatorio en los vehículos de movilidad personal?

Termino hablando de la necesidad, que usted bien ha explicado, acerca de la formación en la prevención de los accidentes de tráfico *in itinere* y en misión. Es espectacular que del 33 % de los fallecidos en accidente laboral sea la segunda causa de fallecimiento, y es espectacular que el 52 % de los menores de 34 años no tiene permiso de conducir y además no tiene ni remota idea de lo que son las señales de tráfico. Esos datos son preocupantes. Desde luego, con eso le quiero decir que ustedes están haciendo una labor encomiable y que sería deseable que a través de FUNDAE todas las empresas —hoy en día las empresas de logística son fundamentales, las de reparto, que están sometidos a un estrés de cumplimiento de objetivos todos los que emplean su trabajo en esas empresas— tengan unos cursos de formación. Como FUNDAE se hace cargo de los gastos, evidentemente, sería un perfeccionamiento, como usted bien ha dicho, de mejora en la calidad del trabajo.

Muchísimas gracias por su atención. **(Aplausos)**.

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

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

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

Buenos días, señor Colell, nuevamente. Muchas gracias por su exposición, una intervención en la que nos ha explicado el trabajo que realizan en Educatrafic y que tuvimos la oportunidad de conocer el otro día. Le reitero nuestro agradecimiento por la invitación. En el Grupo Parlamentario Socialista coincidimos con usted tanto en lo que atañe a la concienciación como a la educación vial. Creemos que ambas son fundamentales para mejorar la seguridad vial tanto en el ámbito urbano como en el marco de la nueva movilidad. Por todo ello, señor Colell, le voy a realizar las siguientes preguntas. ¿De qué forma o manera cree usted que se podría reducir la siniestralidad en los desplazamientos a los centros de trabajo y en el propio trabajo? ¿Cree usted que las empresas son conscientes y concededoras de que el 35,9 % de los fallecidos en accidentes de trabajo lo son por accidentes de tráfico? ¿Qué haría usted o qué cree que habría que mejorar para reducir estos accidentes? ¿En qué ámbitos de la formación cree usted que hay que incidir para reducir la siniestralidad derivada del uso de los vehículos de movilidad personal? Por último y para terminar, ¿cómo cree usted que se puede mejorar la convivencia en las ciudades y municipios entre los diferentes tipos de medios de movilidad?

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 699

7 de junio de 2022

Pág. 22

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

Para concluir la comparecencia, contestar y añadir lo que considere oportuno, señor Colell, tiene usted la palabra.

El señor **DIRECTOR DE LA FUNDACIÓN EDUCATRAFIK** (Colell Gracia): Qué cantidad de preguntas. Voy a meterme en barro.

Respondiendo primero a su señoría Granollers, la formación en los colegios para que sea una formación efectiva tiene que ser una formación teórica y también tiene que ser una formación práctica. Esto es lo importante: tiene que ser una formación práctica tanto en patinete como en bicicleta, porque son los vehículos que usan lógicamente los estudiantes de las escuelas. Es fundamental que sea una formación práctica, porque la teoría se queda en la nada. Sin embargo, en la práctica pueden saber en una mini ciudad, como la que tenemos nosotros montada en Zaragoza, lo que se significan las señales: que si hay un stop tienen que parar; que hay un ceda el paso, hay una dirección prohibida, hay una señal de obligación. En cuatro horas, la experiencia que tenemos, es que las normas básicas de circulación y comportamiento se pueden enseñar. ¿Sería deseable que fueran más horas? Sí, lógicamente, cuantas más horas de formación reciban los alumnos, mucho mejor. Pero es por empezar con algo, mejor eso que nada. Yo sé que si propongo algo muy grande va a ser más complicado que salga adelante que si proponemos algo un poco más pequeño que sí que se podrá hacer.

Hablando del tema de las multas, algo que comentaba su señoría de VOX, yo sería partidario de que parte de todas estas multas que se ponen a usuarios de patinetes y de bicicletas —también incluso las multas que se ponen a los usuarios de vehículos para los que hace falta carné—, que parte de ese dinero, estuviera destinado a hacer cursos de formación para que esos cursos fueran gratuitos para las personas que los hiciera, lógicamente, es lo importante. Es decir, que ese dinero salga de las multas que se ponen a los usuarios y responsables en la seguridad vial. Creo que sería una buena forma para que estos cursos pudieran ser gratuitos, tanto de movilidad personal que estamos comentando como de conductores que no trabajan con su vehículo en el puesto de trabajo.

Después, en relación con el tema que ha comentado de la gente mayor, sí que es cierto que estos exámenes psicofísicos que les hacen los centros de reconocimiento médico a esta gente mayor convendría que fueran un poquito más —a ver qué palabra digo— estrictos, porque al final se están convirtiendo en un coladero y estamos viendo por las vías públicas a gente conduciendo que no está capacitada para conducir. Si sois usuarios de vehículos, veréis que hay veces que hay gente mayor que se ve que va muy despacio porque prácticamente no ven, y han pasado un reconocimiento médico que no ha sido quizá el adecuado. Por eso yo sería partidario de que estos reconocimientos médicos fueran más estrictos y que fueran quizá cada año, porque a determinadas edades —a partir de setenta o setenta y cinco años—, desgraciadamente, nuestras condiciones físicas y psíquicas caen en picado. Quizá sería una cuestión de ir haciendo cada año un reconocimiento médico a estas personas y que fuera un reconocimiento médico estricto para valorar bien su estado.

Al igual que también me parecería bien —le cojo el guante— que a todo el mundo que renovara el carné, aparte hacerle el reconocimiento médico, se le hiciera un reciclado —eso sería perfecto— teórico y práctico. Porque salen nuevas señales y nadie sabe lo que significan. La gente que se sacó el carné hace más de veinticinco años no sabe cómo se hacen las rotondas. ¿Por qué? Porque cuando se sacaron el carné no había rotondas. Y la gente va como puede en las rotondas. ¿No os habéis fijado? La gente va como puede en las rotondas, no tiene ni idea, porque nadie les ha enseñado. Tenemos que formar a los conductores, porque si no es imposible.

No entiendo ni lo que he escrito yo aquí mismo. ¿Cuál era la primera pregunta que me había formulado?

El señor **FERNÁNDEZ-LOMANA GUTIÉRREZ**: El tema de las sanciones, que ya ha comentado usted. Estamos de acuerdo en que se podría aplicar el tema de la reeducación. Y luego la segunda cuestión se refería a la retirada de los carnés a mayores.

El señor **DIRECTOR DE LA FUNDACIÓN EDUCATRAFIK** (Colell Gracia): Perfecto, muy bien.

Respecto a lo del urbanismo táctico, ¿qué significa? Esto no lo he terminado de entender. **(Risas)**.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Es un tema que se implantó hace ya más de diez años y que se organiza en determinadas ciudades para comprobar sin gasto, sin inversión en este supuesto, que se puedan hacer

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 699

7 de junio de 2022

Pág. 23

espacios más libres para la circulación. Ahora mismo podemos incorporar los vehículos de movilidad personal, antes era para bicicletas y peatones. Entonces, moviendo mobiliario urbano y pintando se pueden hacer nuevos viales seguros, y además es una situación reversible. ¿Por qué? Porque retiras el mobiliario urbano y eliminas las pinturas. Y, sobre todo, tiene una gran participación ciudadana en el sentido de que los residentes en esa zona pueden opinar antes de por dónde podía ser y luego...

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

El señor **DIRECTOR DE LA FUNDACIÓN EDUCATRAFIK** (Colell Gracia): Lo veo perfecto. Todo lo que sea en pro de la seguridad vial lo veo perfecto. Según lo que me está contando es algo que va pro de la de la seguridad vial, o sea, que lo veo perfecto.

Me preguntaban si soy partidario de igualar a las bicicletas y a los patinetes. Ahí me voy a meter en el barro. Los patinetes son un nuevo elemento de movilidad sostenible que ha salido hace relativamente poco tiempo. Afortunadamente, todavía no hay muchos grupos de presión. Yo creo que en el tema de los patinetes podemos regular más que con las bicicletas que tienen un grupo de presión un poco más alto. Yo sería partidario que tanto los patinetes como las bicicletas, en cualquier tipo de vía, lleven el casco. ¿Por qué aquí en las ciudades los mayores de 16 años no tienen que llevar el casco? Es que un accidente a 25 kilómetros/hora es matarte. Les voy a poner una analogía. Cuando nosotros corremos vamos a 15 o 20 kilómetros —yo no llego—, porque no podemos correr más. Usain Bolt, que es el hombre más rápido del mundo, va a 42 en 100 metros. Si a cualquiera de ustedes les digo que hagamos una carrera, se pondrían a correr, a esprintar, e irían a 10 o 12, no podrían ir a más. Si se pegaran contra un coche, el golpe sería brutal. Pues imagínense por la ciudad un patinete a 25 kilómetros/hora, o una bicicleta que puede ir a 35 o 45 kilómetros/hora, ya que no tienen límite específico de velocidad. Yo entiendo que tendrían que llevar todos casco, tendrían que tener todos seguro y además esos vehículos tendrían que estar todos matriculados para saber qué vehículo es el que está cometiendo la infracción. Me he metido un poco en el barro. Después me caerán, pero es lo que opino. Son mis opiniones personales sobre este tema. Le digo que no lo puedo equiparar, porque creo que en el patinete sí podemos regular, porque no hay todavía mucho grupo de presión, pero con la bicicleta nos meteríamos en un berenjenal poco elegante.

Como bien ha comentado, para las empresas no tiene coste. Con los fondos de FUNDAE, esta formación les sale gratis. No es ninguna objeción. Voy a ir enlazando preguntas. De las empresas con las que hablamos, hay muy poquitas que tengan cuantificado —solo las grandes— el número de accidentes que *in itinere* y en misión. Las pymes, desgraciadamente, no tienen esta cuantificación. Claro, para una pyme, perder un trabajador por un accidente de tráfico durante siete u ocho meses conlleva unas pérdidas que son terribles. En general, la gente no es muy consciente de los accidentes o los fallecidos que hay en tráfico. Si les preguntara ahora a ustedes —supongo que sí lo sabrán— cuántos fallecidos hay en el mundo anualmente por accidentes de tráfico, ¿sabrían responderme o no? (**Denegaciones**). Yo se lo digo: hay 1 300 000 fallecidos al año en el mundo por accidente de tráfico. Es una realidad que la gente desconoce. Igual que desconoce que en 2019 fallecieron, como he comentado antes, casi 300 personas en accidentes de tráfico laborales en España; la gente desconoce completamente estos datos. La gente piensa que las personas se matan en accidente laboral porque se han caído del andamio o porque les ha pillado una prensa. La gente no es consciente de que uno de cada tres fallecidos se debe a un accidente laboral de tráfico; la gente no lo sabe.

Para la convivencia tanto del vehículo personal como de las bicicletas y los peatones, hay que hacer una labor lógicamente, pero desde pequeños. Eso es más de educación. Entonces, si conseguimos —chapó que a partir del año que viene vayamos a empezar— que los niños desde pequeños tengan esta conciencia en seguridad vial, creo que en un futuro esto va a ir siempre, lógicamente, a mejor para la convivencia entre los distintos tipos de habitantes que hay en la seguridad vial. Creo que no me dejo nada más. No sé si me dejo algo o no.

Por cierto, si hay alguna comisión de trabajo para desarrollar todo esto, pueden contar con la ayuda de Educatrafik para lo que haga falta, al igual que hemos estado en el grupo de trabajo de la DGT para desarrollar los cursos de conducción segura, en el cual van a dar dos puntos adicionales a los conductores; están reglamentándolo. También me comentaron que están reglamentando —es otra pregunta que me han hecho— el tema del casco. Entiendo que el tema del casco en patinete saldrá brevemente, porque lo están reglamentando. Así por lo menos evitaremos lo que sucede ahora, que hay normativas de ayuntamientos que exigen casco y otras que no. Por ejemplo, en Zaragoza la normativa municipal no exige llevar casco.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 699

7 de junio de 2022

Pág. 24

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Colell. Su colaboración y todas sus opiniones quedan registradas en el *Diario de Sesiones*. En cualquier caso, efectivamente, los grupos parlamentarios tienen a su disposición su fundación para cualquier consulta.

Señorías, vamos a despedir al compareciente y, a continuación, tendremos una muy breve reunión de Mesa y Portavoces, pero permítanme unas brevísimas palabras antes de levantar la sesión.

Quiero agradecer la colaboración y el buen trabajo de todos los diputados y de las diputadas de esta Comisión, muy especialmente, la colaboración y buena disposición de los portavoces de los distintos grupos parlamentarios y de los miembros de la Mesa, de las dos vicepresidentas, señora Granollers y señora García López; de los secretarios, señor Gago y señor Senderos, y también del letrado.

También quiero agradecer la colaboración leal, creo que es justo reconocerlo, de la Dirección General de Tráfico durante este tiempo. Creo que hemos hecho un buen trabajo durante estos años y que hemos cumplido ese objetivo que nos propusimos al comienzo de la legislatura de convertir esta Comisión y a la seguridad vial en el centro del debate político y social en nuestro país. En este sentido, además de la labor ordinaria de control y propuesta, hemos tenido ocasión de recibir y escuchar a los representantes de muchísimas entidades, organizaciones, asociaciones, fundaciones que conforman ese gran tejido asociativo que trabaja en España por la seguridad vial desde hace mucho tiempo. Muchas gracias a todos por su trabajo, insisto, de tantos años, y por haber compartido con nosotros durante estos meses tantas buenas propuestas, que serán sin duda muy útiles para conseguir el objetivo común que a todos nos une: que la movilidad sea cada vez más segura en España y podamos seguir reduciendo la siniestralidad vial en nuestro país, salvar vidas y evitar víctimas, en definitiva. Si lo hacemos juntos, estoy seguro de que lo conseguiremos, porque la seguridad vial es una responsabilidad compartida, es responsabilidad de todos.

Señorías, ha sido un gran honor presidir la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

Se levanta la sesión.

Era la una y veinticinco minutos de la tarde.