



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2022

XIV LEGISLATURA

Núm. 718

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

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

Sesión núm. 24

celebrada el lunes 27 de junio de 2022

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias al objeto de informar sobre la concienciación de la seguridad vial en eventos deportivos y con motivo del aumento de la movilidad en periodos estivales. Por acuerdo de la Comisión sobre Seguridad Vial:

- | | |
|--|----|
| — Del señor Calvera Porta (cofundador de Red ciclista segura, CycloCat). (Número de expediente 219/000850) | 2 |
| — De la señora directora de Nueva Movilidad y programas seguridad de Europcar Mobility Group España (Colino Matías). (Número de expediente 219/000851) | 10 |
| — Del señor director general de Unipublic (Guillén Bedoya). (Número de expediente 219/000852) | 17 |

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro y cinco minutos de la tarde.

COMPARECENCIAS AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE LA CONCIENCIACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN EVENTOS DEPORTIVOS Y CON MOTIVO DEL AUMENTO DE LA MOVILIDAD EN PERÍODOS ESTIVALES. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL:

— **DEL SEÑOR CALVERA PORTA (COFUNDADOR DE RED CICLISTA SEGURA, CYCLOCAT). (Número de expediente 219/000850).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenas tardes. Se abre la sesión.

Como saben, esta tarde tenemos varias comparecencias al objeto de informar sobre la concienciación de la seguridad vial en eventos deportivos y con motivo del aumento de la movilidad en periodos estivales.

Vamos a iniciar la sesión de esta tarde con don Joan Calvera Porta, cofundador de Red Ciclista Segura, CycloCat, a quien damos la bienvenida y agradecemos su presencia. Tiene usted la palabra por tiempo de quince minutos. Cuando quiera.

El señor **CALVERA PORTA** (cofundador de Red Ciclista Segura, CycloCat): En primer lugar, quiero agradecerles la ocasión que me han brindado para tratar el tema. Les pido disculpas de antemano por si alguien se siente ofendido. Voy a intentar tener un discurso constructivo en todo momento. Voy a utilizar un lenguaje directo, ya que el tema me afecta personalmente y me veo en la necesidad de defender muy enérgicamente ciertos puntos para mí, para los que represento y para los que, desgraciadamente, se marcharon demasiado jóvenes.

Me presento. Soy Joan Calvera Porta. Soy ingeniero industrial, ciclista, padre. He vivido en el extranjero algunos años. Soy de esta generación Erasmus que aprovechamos para escapar en la crisis de 2008. Viviendo en el extranjero te fijas en detalles que te llaman la atención y a mí, como ciclista, me llamó la atención la infraestructura ciclista, que permitía un reparto modal mucho más favorable a la bici del que tenemos en España. Muchas veces pude comprobar que la infraestructura ciclista para la movilidad en bici no era infraestructura hecha expresamente para ello, sino que utilizaba e incluso compartía infraestructuras hechas para otro tipo de usuarios. Al volver a España en el 2014 me di cuenta de que mucha infraestructura existente podría servir para la movilidad ciclista, pero no se utilizaba; le faltaba algo. Pero ¿qué se necesita para que una vía sea ciclista? ¿Segregación? ¿Recorridos llanos? Hablaremos de ello más tarde. Aparte, también pude conocer de primera mano los primeros pasos de la digitalización de estas rutas, sistemas como el de Flandes u Holanda, sistemas muy útiles para navegar sin indicaciones físicas, sin señales, solo utilizando un dispositivo GPS como el que ahora lleva incorporado cualquier smartphone.

Entonces, ¿qué es CycloCat y de dónde sale la idea? En 2015 me propuse unir las cuatro capitales de provincia de Cataluña con recorridos que fueran lo más llanos posibles y que compartieran el mínimo posible las vías con vehículos a motor. De ahí sale el lema de CycloCat: mínimo desnivel y máxima seguridad. Estudié la cartografía y comprobé sobre el terreno la ciclabilidad entre las cuatro capitales. Estos recorridos los colgué en un blog y comprobé que era útil para los usuarios. Esa era la clave: identificarlos y clasificarlos. Nos dimos cuenta de que había potenciales usuarios de la bicicleta que no la usaban porque no sabían que había caminos seguros; o usuarios de la bicicleta que no sabían llegar a ciertos sitios en bicicleta, pero sí en coche; o que a veces se hacía infraestructura inconexa que resultaba ser completamente inútil por una mala planificación de la red de movilidad ciclista. Entonces, CycloCat es un ente que documenta y clasifica las vías seguras para la movilidad en bici interurbana. Presenté el proyecto a administraciones públicas, a quienes les interesó, pero no vieron la razón para ejecutarlo. O quizás lo están ejecutando ahora mismo, pero a ritmos muy lentos. Entonces hice un plan de negocio, resultó ser negativo, ya que los usuarios no están dispuestos a pagar por esa información, que es más bien un interés público, un servicio público. De hecho, CycloCat ofrece un servicio público como Google Maps. Tampoco es un negocio escalable, con lo cual tiene poco crecimiento y no es rentable. Así que si no interesaba por la vía pública ni salía a cuenta por la vía privada, decidí tirar para adelante igualmente con el proyecto por la vía de la beneficencia. Entonces, el blog se convirtió en web. Se definió una caracterización de las vías porque descubrimos que los usuarios de la bicicleta tienen varios perfiles muy marcados y no sirve la misma ruta para todos; una misma persona puede utilizar una vía para ir a trabajar pero, sin embargo, utilizaría otro recorrido para hacer cicloturismo. Entonces, conseguimos conectar las diez ciudades más pobladas de Cataluña. Luego, conseguimos conectar hasta el 70 % de la población de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 3

Cataluña; después, hasta el 80 % y ahora aproximadamente el 95 % de la población de Cataluña está conectada a esta red CycloCat. La gente se entusiasmó con el proyecto, nos enviaba propuestas y, para poner orden, hicimos un manual del buen xerpa —xerpas son las personas que nos proponen tramos de esta red—, donde explicamos a los voluntarios cómo escoger un recorrido para proponerlo en la red. Más de cincuenta xerpas en toda Cataluña nos han ido enviando propuestas, que han sido estudiadas y, si cumplían los requisitos, las hemos incluido en la red.

Entonces vino la pandemia; se dice que de las crisis nacen las oportunidades y en 2020 decidí aprovechar las horas de confinamiento para transformar esa red de rutas en una red nodal, para así desarrollar un programa enrutador que calcula automáticamente la ruta más plana y más segura entre dos nodos de la red CycloCat, el programa Guineu. Les animo a que echen un vistazo a la web del CycloCat y encontrarán este mapa interactivo en la página principal. Esto se financió con algunas campañas de micromecenazgo, con la organización de eventos cicloturistas o deportivos y con ahorros personales. ¿Quién lo utiliza ahora? El programa Guineu —que es zorro en catalán— está disponible de forma gratuita para cualquier usuario que entra en la web CycloCat, porque consideramos que compartir información sobre cuáles son los caminos más seguros para ir en bicicleta debería estar al alcance de todos sin tener que pagar por ello. La web CycloCat tiene unas 10 000 visitas al mes, que son muchas si consideramos que es simplemente una web de consulta, no de uso diario; es decir, es una web donde la gente que va a hacer una ruta lo mira, pero solo en ese momento, no es de uso diario. Se calculan aproximadamente unas 2000 rutas al mes con nuestro programa.

¿El futuro de la red? La Red CycloCat crece ahora más lentamente en rango, pero continúa aumentando su densidad; vamos incluyendo cada vez más tramos. Nos falta darnos a conocer más entre el público, ya saturado de publicidad. Muchos se asombran cuando nos conocen. ¿Cómo es posible que no os haya encontrado antes? Piensen que nosotros destinamos cero euros en publicidad; hemos preferido hasta ahora invertirlos en otras cosas. Queremos desarrollar una app para poder consultar el mapa desde un smartphone y crear rutas desde aparatos móviles, porque ahora mismo está optimizado para ordenadores. Pero estamos lejos de conseguir los 9000 euros que cuesta desarrollarla. De hecho, ni siquiera se ha recuperado la inversión del programa enrutador, que ha costado unos 12 000 euros, que es un coste irrisorio para cualquier Administración pública, pero una pequeña fortuna para una ONG pequeña como nosotros. Desde 2021 CycloCat forma parte de ConBici, y personalmente soy el coordinador del área de cicloturismo, donde estoy llevando a cabo el ambicioso proyecto DondeQuieras, que es una red nodal como CycloCat pero de alcance peninsular. De momento, estamos uniendo las diez ciudades más pobladas de la península, y el trabajo realizado ya está disponible para cualquier usuario en la web de ConBici, apartado cicloturismo. También les animo a consultar esa web. Gracias a ConBici he tenido la oportunidad de formarme recientemente como inspector de rutas cicloturistas por la European Cyclists' Federation y puedo hacer informes de certificación de tramos EuroVelo por toda Europa.

Ahora que ya saben sobre mí, sobre mi trabajo y sobre nuestros objetivos de futuro, me gustaría poner de manifiesto algunos problemas sobre seguridad vial que nos hemos encontrado en nuestro trabajo durante estos años. **(La señora vicepresidenta, García López, ocupa la Presidencia).** Algunos de estos problemas no son complicados de resolver a nivel técnico, la verdad; podemos encontrar soluciones en otros países de Europa. España no es una potencia mundial en movilidad ciclista; en otras cosas quizás sí, pero en movilidad ciclista no. Si no somos punteros, ¿por qué no nos fijamos más en lo que se hace en otros países? Aprovechemos esta generación Erasmus que ha utilizado la bici para ir a la universidad en Copenhague, en Utrecht o en Lovaina. No tenemos que hacer I + D en este campo, ya lo han hecho antes otros por nosotros, y tenemos el lujo de aprender de sus errores sin coste. Necesitamos mejor formación a nivel técnico en ayuntamientos, diputaciones y demás administraciones. Si no tienen el conocimiento, o se forman o contratan a una consultora, pero, por favor, una consultora con sensibilidad ciclista como Cycling No Limit, Copenhagenize u otras que puedan encontrar en el extranjero. No inventemos, copiemos; y me sabe mal decirlo porque soy ingeniero, pero en este punto nos va a salir mejor copiar que inventar cosas.

¿Qué problemas hemos encontrado? Lo primero, la movilidad en general. Hemos constatado un abuso de la movilidad motorizada, es decir, la extrema dependencia del coche. Como saben, el rango de movilidad de la bicicleta estaría entre 1 y 10 kilómetros, más o menos, mientras que el del coche está entre los 2 y los 200. Nos vamos a centrar en esos desplazamientos que se llevan a cabo ahora en coche pero que son susceptibles a cambiar a bici, y no se hace el cambio porque el sistema predominante es el coche; todo está a la medida del coche: la señalización, los radios de giro, las indicaciones, los semáforos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 4

Hay gente en el entorno rural que toma el coche para ir al pueblo de al lado, que está a 2 kilómetros, porque no es seguro ir en bici. Piensen que el primer usuario de la vía, incluso interurbana, el más importante, el más vulnerable, el que somos todos cuando salimos por la puerta de un edificio es el peatón, y el peatón es tráfico, tiene que quedar muy claro: por la carretera puede ir un peatón. Aparte, es el usuario que estaba antes, desde hace milenios. Luego vino el caballo durante siglos, luego la bicicleta hace unos 150 años y finalmente en España, sobre los años cincuenta o sesenta, el coche —en otros países de Europa viene un poco antes—. Piensen en esta cronología la próxima vez que alguien les diga: y ahora tenemos que dar espacio a las bicicletas en la carretera. No, señores y señoras, la bicicleta estaba antes. Si metemos en la vía a un nuevo actor, el coche, este se tiene que adaptar a la vía; y, si es necesario, se segrega la vía para que pueda exprimir su potencial, pero no al revés. Es decir, necesitamos vías segregadas para los coches, no para las bicis; de hecho ya prácticamente existen, son las autopistas y deben ser optimizadas para absorber más tráfico si cabe. No pueden conducir personas, por ahí se debe adaptar a la conducción autónoma y así evitar el error humano; o sea, no se trata de hacer más infraestructura para el coche, sino de aumentar la eficiencia. No podemos ir aumentando los carriles de las autopistas para que haya conductores por el carril central a 80 kilómetros/hora.

Y con la eficiencia me gustaría hablar de resiliencia. No voy a tener tiempo, pero ustedes ya saben que reducir los rangos de movilidad hace que consumamos menos energía en transporte. Además, energéticamente la bicicleta es mucho más eficiente que el coche. No puede ser que tengamos que desplazar una tonelada de acero durante 2 kilómetros para poder comer pan. Ese derroche de energía lo pagamos todos, sea en emisiones o sea en campos de placas solares, molinos o centrales nucleares. Ahora mismo dependemos del coche, admitámoslo; démosle la importancia que se merece, exprimamos su potencial, vayamos rápido en él, con una conducción segura, eficiente y sin errores humanos, que conduzcan los coches autónomos por nosotros, lo van a hacer mucho mejor. Pero una vez se sale de esta infraestructura dedicada al coche, en ese momento el coche ya no puede ser el rey. O dicho de otra manera, un gran poder conlleva una gran responsabilidad; fuera de la autopista el fuerte tiene que ser consciente de la debilidad del vulnerable. Les parecerá un disparate, pero simplemente estoy invirtiendo la pirámide de usuarios en la vía pública. No es un invento mío, lo dicen algunos estudiosos del tema en todo el mundo. Tenemos toda la red vial hecha a medida del coche, y eso es un gran problema para la seguridad vial. ¿Es seguro tener trazados rectos y carreteras anchas? Pues no, porque aumenta la velocidad del vehículo a motor y con esto la gravedad de los accidentes. Hemos constatado casos en algunas carreteras donde, tras mejorar el firme —mejor adherencia, más liso, más ancho—, ha aumentado la velocidad media de los vehículos a motor y hemos tenido accidentes mortales. Hablo, por ejemplo, del sucedido entre Tarrasa y Castellar del Vallès, donde fue asesinado un compañero. ¿Necesitamos correr tanto ahora en las carreteras? Aparte, si ya existe una red de vías rápidas para trayectos de media y larga distancia, ¿no deberían ser las carreteras secundarias elementos de movilidad lenta y proximidad?

Dicho esto me gustaría enlazar con la legislación en la aplicación de las penas. El grado de dependencia del coche es tal que permitimos, y hasta vemos normal, conducir bajo los efectos del alcohol y drogas. Si la población no es consciente ni responsable, ¿dónde están los controles? ¿Dónde están las penas? Porque, claro, si te retiran el carnet te mueres. Pues mejor que te mueras que no que vayas por la carretera siendo un asesino en potencia. Demasiados ciclistas, peatones y hasta conductores inocentes han muerto debido a la conducción bajo efectos de alcohol y drogas. ¿Saben que muchos ciclistas llevamos cámaras como esta? **(Muestra un smartphone)**. Con esto podemos gravar infracciones —si sobrevivimos—, podríamos mejorar las leyes para que fuera más fácil denunciar a los conductores temerarios utilizando estos recursos. Mejoremos el reglamento pero, ¿dónde están los cursos y exámenes de reciclaje? Un médico, un arquitecto o un político no acaban nunca su formación, tienen que reciclarse constantemente. También, es necesario que lo hagan los usuarios de la vía, todos los usuarios de la vía, empezando por los peatones. La tecnología avanza demasiado rápido como para tener un reglamento de los años cincuenta. Necesitamos formación para todos los usuarios de la vía, todos, y formación continuada, cursos de reciclaje, revalidar aptitudes.

Vamos ahora al bloque de la movilidad específica de la bicicleta. Como hemos mencionado, el peligro es la velocidad. De hecho, la diferencia de velocidad entre los usuarios de la vía. Por favor, las bicicletas no son peligrosas, saquémonos esa idea de la cabeza. Los coches son peligrosos, por la cantidad de energía cinética que tienen. La velocidad de los coches es el principal riesgo y quien conduce tiene que ser consciente de ello y, si no es consciente, simplemente no está capacitado para llevar una máquina de matar. Si quieren que la movilidad en bicicleta aumente de manera segura, se tienen que igualar las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 5

velocidades de los usuarios de la vía; es decir, si se comparte con vehículos a motor, nadie pase de 30 km/hora. Si los vehículos a motor quieren ir más rápido, se los segrega. Otra cosa, los usuarios más lentos, que van a realizar recorridos más cortos y, por lo tanto, van a entrar y salir de la vía más a menudo, tienen que situarse a los lados de la vía, no en el centro. Eso es de cajón. ¿Cómo puede ser que hoy en día se continúen haciendo carriles bici por el medio de avenidas? Y yo puedo hablar en nombre de las bicicletas, como activista y como usuario, pero tengan en cuenta también a los usuarios de los VMP. En menos de cinco años los tendrán en esta mesa reclamando sus derechos, porque también tienen derecho a utilizar la vía pública, también pagan sus impuestos. Les recuerdo que es muchísimo más caro construir una autopista que una zona 30. Este concepto de segregación puede parecer radical y complicado de aplicar, pero les recomiendo una metodología, al menos al iniciar. Primero, una buena definición de los nodos. Muchos de los puntos de interés —estaciones de tren, escuelas, universidades, centros deportivos— no tienen infraestructura adecuada para fomentar la movilidad ciclista. Eso es prioritario. Calculen el número de gente que tiene que llegar a ese punto y apliquen el tanto por ciento que debería llegar en bicicleta. Con eso sabrán la capacidad necesaria de aparcamiento seguro y la capacidad necesaria de las vías que llegan. Sin aparcamiento seguro, no hay movilidad en bici, eso es de primero de movilidad ciclista. Segundo, tramos. No se pueden construir o adecuar tramos si no hay previamente un estudio de los nodos. Los tramos que no unen nada, no sirven para nada. Adecuar más que construir. Es decir, falta una aplicación clara y homogénea de criterios en las vías. Esto es, no es tanto un problema de leyes, es más un problema de falta de sensibilidad ciclista. En trabajos que he tenido oportunidad de realizar en España, quien decide hacer un carril bici, quien lo proyecta, quien lo construye, nadie de ellos va en bici y nunca serán personas usuarias de la bici. Como antes he mencionado, miren lo que hacen en el extranjero, contraten técnicos con sensibilidad ciclista o consultorías especializadas en movilidad ciclista o lenta. ¿Saben cuál es el ancho mínimo obligatorio de un carril bici en Holanda? No existe, no hay ninguna ley que obligue a un mínimo de ancho, depende, acaso, de cada municipio, pero, como la mayoría de alcaldes y alcaldesas en Holanda han ido en bici al colegio desde pequeños, entienden la necesidad de una infraestructura adecuada. Y, ahí, entramos en el tema de la gobernanza. ¿Tengo tiempo todavía?

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): No, no tiene tiempo.

El señor **CALVERA PORTA** (cofundador de Red Ciclista Segura, CycloCat): De acuerdo.

Somos conscientes de que, ahora mismo, la bicicleta quizá no da votos, pero en un futuro no muy lejano piensen que dará votos. Tenemos razones para aplicar esto. Y, quizá, de aquí a unos años, la bici dé votos o, quizá, vuelva aquí, dentro de unos años, con este discurso o, quizá, no, porque algún conductor, drogado y borracho, me ha asesinado. Ya veremos.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

Pasamos al turno de los grupos parlamentarios. Supongo que le harán preguntas y usted tendrá luego un tiempo para poder contestar.

Por el Grupo Republicano, la señora Granollers.

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

Bona tarda i benvingut a la Comissió de Seguretat Vial. Le felicito por su exposición, porque creo que nos ha hablado suficientemente claro y que podemos percibir dónde está el problema de la movilidad en el Estado, y es que no estamos educando a los niños a ir en bicicleta, no les educamos a ir en bicicleta en el colegio, no les educamos a continuar con la bicicleta porque no hay ni las suficientes infraestructuras ni está nada pensado para salir de tu casa y llevar a los hijos en bicicleta al cole, pues tienes que llegar a tu sitio de trabajo y tener un aparcamiento para dejar la bicicleta, y está claro que todas las infraestructuras en el Estado se han pensado para el coche, con carreteras donde cada vez puedan correr más y, además, con vehículos que cada vez tengan más prestaciones para correr. Quizás, ahora, estamos retrocediendo un poco y premiamos los vehículos más seguros. Ahora mismo, hay vehículos que casi se podrían conducir sin carnet de conducir porque tienen todas las hadas que les ayudan a la hora de las distancias de seguridad: te pitan si no dejas suficiente distancia, pero estos vehículos, por el momento, no están al alcance de todos. Por tanto, estamos completamente de acuerdo en que estamos en una emergencia climática y que el transporte en bicicleta tendría que ocuparnos a todos, que en esta Comisión mayormente ya nos ocupa y nos preocupa, pero nos encontramos con que en muchas administraciones —y más, por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 6

ejemplo, el próximo año, que va a haber campaña electoral— todo se va a basar más en poner alquilerán en las ciudades, que en poner tierra para tener unos buenos caminos.

En cuanto a los nodos de transporte, estamos de acuerdo en que hacen una movilidad más sostenible y que tiene que haber nodos que comuniquen, y más en las zonas rurales. Por ejemplo, una persona que se tiene que desplazar a Barcelona desde su zona rural, que a veces estamos hablando de zonas montañosas con malas conexiones para ir con bicicleta, quizás podría hacer un alquiler rápido de un coche eléctrico, como podría ser alquilar una bicicleta eléctrica en una gran ciudad, que te llevase a un nodo donde te permitiese desplazarte en tren hasta Barcelona y en Barcelona otra vez alquilar una bicicleta o subir tu misma bicicleta en el tren. ¿Cómo verían este tipo de transporte? ¿Lo ven factible?

También les quería preguntar sobre una PNL que mañana nos trae el Grupo Socialista, que es sobre la tecnología *big data* para conocer la movilidad de los viajeros. ¿Qué opinan ustedes? ¿Piensan que realmente es necesario este tipo de tecnología para conocer la movilidad? ¿Les parecería bien utilizar estos datos para diseñar y planificar después infraestructuras de transporte? ¿Cómo se podrían aplicar a la bicicleta?

Nada más. Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.
Por parte del Grupo VOX, señor Sánchez del Real.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Muchas gracias, presidenta.

Señor Calvera, muchísimas gracias por su intervención. Quiero avanzar en algunos elementos que usted ha realizado. Lo primero, quiero agradecerle la tarea que está realizando, aunque se haya circunscrito al territorio de la Comunidad Autónoma de Cataluña, pero el hecho de que tenga usted una proyección nacional es de agradecer, porque es una generosidad por parte de alguien de la sociedad civil hacia su entorno cercano y de ese entorno cercano al conjunto de los españoles. Así que se lo agradezco y, ojalá, haya más iniciativas como esta o se encuentre, de repente, con que hay otra iniciativa en el otro rincón de España y puedan colaborar para mayor seguridad, es muy de agradecer. Sí le digo que yo saco una extrapolación, que nosotros la hemos mencionado aquí, en varias ocasiones, que es la falta de unidad de criterio, que puede ser criterio cultural, como usted menciona. Los que hemos tenido la oportunidad de vivir en países de alta intensidad de uso del ciclismo lo hemos visto, es una idea cultural. Es decir, tú vas caminando y tienes el cuidado de no meterte en medio de un camino para bicis. Desde luego, en Ámsterdam, te chillan más los peatones, si lo haces mal como peatón, que los propios ciclistas, aparte de que puedes acabar mal. Creo que esa falta de unidad de criterio es preocupante y lo que su organización está aportando, precisamente, es unidad de criterio —hemos cogido dos criterios, alejados de los otros vehículos—, unidad de criterio que sería muy agradecer porque tenemos el reto de la frontera. Yo también soy usuario de bicicleta —además, en familia— y coger un carril bici para ir de un pueblo a otro es misión imposible porque cambia el color, cambia el formato y cambia la señalización. Coges la bici, la metes en el coche y te la llevas de vacaciones y de repente resulta que en otros sitios las señales son distintas. Hay una creatividad, además, en el mundo de la señal del carril bici que es absolutamente alucinante. Creo que tengo guardadas en el móvil, probablemente, unas trescientas formas de dibujar una bicicleta, algunas realmente creativas, con el señor sobre el eje de la bici o cosas que se inventan, como el bicilínea o el bici no sé qué. Creo que la creatividad de los alcaldes es muy bienvenida, pero en otras cosas; a ser posible, no en añadir más confusión. Sobre todo es importante la consistencia, la visión estratégica, porque te encuentras con que de municipio a municipio, incluso del mismo color político, no se ponen de acuerdo en dónde engancha un carril bici con otro. Por tanto, además de la aplicación que ustedes hacen, debería haber ese criterio de interconectividad —de nodalidad, pero de interconectividad— entre las distintas redes.

También creo que las DGT, el Servei de Trànsit y similares deberían sentirse propietarios de la bicicleta, cosa que no hacen. Creo que hay una prioridad por parte de la DGT y por todos los responsables en sentirse más propietarios del coche que de la bici. Pero también le digo que tenemos algunos retos que van por barrios. Aquí, con un diputado por Jaén y un diputado por Badajoz, le puedo asegurar que el reto no son solo las cuestas, sino la climatología. Le lanzo el reto de cómo encajamos que la climatología afecta a la temporalidad, a que uno, probablemente, en octubre —ahí veo a mi compañera diputada también por Badajoz— pueda coger la bici con mucha alegría, pero no le recomiendo coger un carril bici a partir de mañana para desplazarse más de seis o siete kilómetros si no está preparado para hacer

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 7

deporte. ¿Cómo ve usted la estacionalidad, que nos hace que tengamos altas intensidades de uso de un vehículo?

Por otro lado, también le digo que con la entrada de nuevos vehículos eléctricos, acoplados a la bici, con formato de bici, y los otros vehículos se nos está llenando esto. ¿Cómo hacemos para encajarlos a todos? Porque ahora es el debate del carril bici para la bici y para la bici eléctrica también, pero ¿para el patinete eléctrico o para el mini vehículo de motor que también se desplaza? ¿Cómo ve usted esa convivencia?

También le hago una llamada. Yo entiendo que la muerte de ciclistas es terrible, pero también hay que desidealizar algunas actitudes por parte de todos. Hay conductores que hacen el mal, que conducen mal y, por tanto, crean daños, pero también hay ciclistas que lo hacen. Tampoco podemos idealizar. Hay gente que no cumple las normas y debería también cumplirlas.

Ha hablado del tema de los impuestos, y ahí hay un problema —y termino, presidenta—, que es el tema del impuesto de circulación, porque hay vehículos que lo pagan y otros que no. Ese debate creo que es un melón que tenemos que abrir, quién está de verdad pagando más allá de los impuestos generales.

Muchísimas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

Por parte del Grupo Popular, señora Gázquez.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Muchas gracias, presidenta, y muchas gracias al interviniente por aportarnos su punto de vista.

Voy a hacerle, si me permite, un trabajo de empatía para que se ponga en el lugar de otras personas que no son los ciclistas. En todo caso, muchísimas gracias por la intervención y enhorabuena por el proyecto; yo soy senderistas y me gusta la montaña y tengo aplicaciones similares a las que usted ha descrito. Me parece un trabajo muy encomiable y, por supuesto, a ponderar.

En ese sentido, mi primera pregunta se refiere a la falta de financiación que ha comentado. ¿No aportan nada la Generalitat ni las diputaciones? Era curiosidad, porque serían las primeras, tanto las diputaciones de las cuatro provincias, en este caso, si se extiende a las siguientes, como la Generalitat, en aportar algo. Por otro lado —esto ya solo como comentario—, esto de copiar no. Yo también soy ingeniero y en España creo que somos muy buenos, y eso de copiar no me gusta. Asimismo, tengo que decir que el alquitrán hace ya mucho que no se pone. Es decir, el aglomerado asfáltico se compone de betún asfáltico. El alquitrán es un destilado fraccionado de la hulla que hace mucho que no se utiliza. Lo que se utiliza es betún asfáltico que con el árido da el aglomerado asfáltico.

En cuanto a la conducción autónoma, tampoco estoy tan de acuerdo. Creo que todavía falta mucho por evolucionar. Evidentemente, los reflejos y cómo puede reaccionar un ser humano todavía no está alcanzado. Aunque sea una autopista, creo que nos queda para la conducción autónoma, ya que hay circunstancias en las que una máquina no es capaz de trabajar con los algoritmos con los que, probablemente, trabajamos en nuestro cerebro.

Entrando en el tema que más nos ocupa, la compatibilidad entre el vehículo y la bicicleta, realmente hablamos de diferentes tipos de vehículos en todo —en la estructura y la velocidad—, pero que van o tratan de ir por la misma vía. Creo que los cambios y las sensibilidades tienen que ser de los dos lados, básicamente porque no se trata de imponer a nadie una forma de movilidad. Es decir, a mí me puede gustar más el coche —me gusta más el coche, lo reconozco—, aunque también me gusta la bicicleta. Tengo bicicleta, como todos, afortunadamente, desde pequeños, y hemos seguido teniendo bicicletas de mayores, pero yo prefiero el coche y tendré que tener opción, por supuesto, de tenerlo. Las costumbres que hay en Europa son fantásticas, pero a lo mejor en España somos diferentes y es una maravilla ser diferente; es decir, no tenemos por qué copiar tampoco las costumbres de otros, que pueden ser maravillosas. A mí me encanta ir a Holanda y ver cómo viven, pero no tiene nada que ver la orografía de Ámsterdam con la orografía de mi ciudad, que es Oviedo, ni la climatología, probablemente. Con todos mis respetos, yo entiendo que se trata de hacer propuestas que no sean imposiciones, dejando elegir la posibilidad de movilidad a cada cual; es decir, no la que yo quiero es la buena y la que utilizan otros es peor. Estoy absolutamente de acuerdo con que la bicicleta es fantástica, pero el coche también lo es e insisto en la libertad de elegir.

Por otro lado, por puntualizar desde mi punto de vista, por supuesto, que no trato de sentar cátedra, yo creo que la bicicleta es el nuevo actor en las carreteras convencionales, porque estas —créame que lo sé un poco bien— están diseñadas para vehículos. El nuevo actor en las carreteras convencionales es la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 8

bicicleta; no en un camino, donde el coche es el nuevo actor. En una carretera tanto la calzada como el arcén están diseñados para un coche. Es decir, hay nuevos actores dependiendo de qué tipo de vía hablemos.

Y también la bicicleta dependiendo del trabajo que realices. Yo no me imagino yendo cargado en una bicicleta a entregar una licitación de quince tomos a un ayuntamiento en el centro de la ciudad. Es decir, no se pueden imponer para todo; por supuesto, para reparto y para muchos más temas. Para una persona individual, para un autónomo, para muchas personas es absolutamente necesario, y ya no hablamos de logística y de repartos.

Estoy completamente de acuerdo con lo que ha dicho de las drogas y el alcohol, absolutamente de acuerdo, cómo no lo vamos a estar, pero quizá con el asesinato no. Locos los hay, en todo, pero yo creo que son homicidios imprudentes, y quiero pensarlo. De hecho, tengo muchos amigos que también llevan en los coches la cámara Pro, porque también hay conductores inocentes y ciclistas irresponsables; es decir, lo hay también al otro lado, no solo los vehículos son los imprudentes. Por eso, muchos compañeros, amigos míos, que transitan por carreteras en las cuales transitan muchas bicicletas llevan la Pro, para asegurarse de que si hay un problema, no sea suyo, porque, probablemente, en principio tengan las de llevarse casi toda la culpa.

Por último, para acabar, en ese sentido hablamos de la formación de los conductores, pero, ¿y la formación obligatoria para los ciclistas y un carné para ciclistas? Creo que este sería realmente un tema a debatir y, por supuesto, a poner. En relación con los cascos en la ciudad, tampoco tengo claro por qué no son necesarios. Y también, para acabar haciéndole unas preguntas, la compatibilidad entre las bicicletas y la siguiente forma de movilidad que viene, es decir, el patinete, porque tenemos muy claro...

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Tiene que terminar.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Con esto acababa.
Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias
Para terminar, por parte del Grupo Socialista, señor Ruiz.

El señor **RUÍZ I CARBONELL**: *Gràcies*, señora presidenta.

Benvingut i bona tarda, señor Joan Calvera. Antes de nada, quiero felicitar a la Mesa de la Comisión porque, ante unas fechas como estas, en las que la movilidad va a aumentar tanto, está bien hacer una reflexión como la que vamos a hacer esta tarde. Esta primera ha sido muy interesante. En algunos momentos la he encontrado emotiva y puede estar seguro, señor Calvera, de que hemos tomado nota y de que lo vamos a tener en cuenta. La verdad es que tengo pocas cosas que preguntar; en algún momento incluso he pensado, ya que tenía poco que preguntar, en cederle mi tiempo para que continuase usted hablando, pero el Reglamento es el Reglamento.

Los temas que ha puesto sobre la mesa nos vienen a la cabeza pocas veces. Te vienen cuando oyes una noticia o, como me sucedió a mí ayer, a las ocho y media la mañana. Bajaba de un pueblo hacia Tarragona, un pueblo, por cierto, a cuyos naturales, a los que son del pueblo, les llaman *les guineus* y, por cierto, todavía no hay ningún literario que llegue hasta allí. Bajaba desde el pueblo por la carretera que bordea el embalse de Riudecanyes, que es una pura curva, curva tras curva, por donde pasa el *rally* de Cataluña de coches. Bajaba bien atento a las bicicletas, porque a estas alturas de junio, especialmente los días festivos, los grupos de ciclistas son muy numerosos por las carreteras secundarias, y lo serán más este mes que viene y todavía más el otro. Bajaba un poco deprisa porque, si pasas por allí pocos minutos más tarde, la inclinación del sol hace que en cualquiera de aquellas curvas te encuentres el sol de cara al mismo tiempo que a un grupo de ciclistas a los que tan solo adivinas. Es entonces cuando te das cuenta de la vulnerabilidad que tienen, en momentos así. Más tarde, cuando estuve ante un ordenador y me puse a buscar Joan Calvera y la página web de la entidad CycloCat, a la que usted hoy representa aquí, encontré dos cosas que me llamaron la atención, porque tienen que ver con lo que he descrito.

En primer lugar, el mapa que ha citado usted antes, que me pareció una gran idea, porque con colores y señales te informa de los itinerarios a través de los cuales puedes llegar prácticamente hasta cualquier comarca de Cataluña en bicicleta, así como las características que tiene cada uno de sus tramos, creando una red. Yo lo encontré fantástico, no tenía noticia de ello. Además, los itinerarios están hechos teniendo en cuenta que tengan el mínimo desnivel posible y la máxima seguridad, como decía usted en unas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 9

declaraciones de un artículo que he leído. Por cierto, itinerarios creados o recuperados en buena parte por usted mismo, o por lo menos eso decía allí. Así que ya que el mapa todavía no cubre toda Cataluña —por ejemplo, la carretera del embalse—, me permitirá que aproveche mi intervención para ponerle esto encima de la mesa y para animar a CycloCat a continuar con el trabajo de llegar hasta el último rincón de Cataluña, así como —lo ha dicho usted y me lo apunté— para conectar estos itinerarios con Aragón y con Valencia; en definitiva, con el resto de España y, si es posible, con el sur de Francia, porque lo encontré muy útil.

En segundo lugar, encontré algo que también me llamó la atención y que además es verdad, me di cuenta ayer. Decía usted que la gente va en bicicleta por la carretera asfaltada entre coches cuando a lo mejor a 200 metros transcurre otro camino por el que apenas pasa de cuando en cuando un tractor. Pues bien, en la carretera que yo le decía, tiene usted razón. Por el otro lado del embalse que he citado hay un camino por el que no hay ningún tráfico rodado, excepto algún tractor de cuando en cuando, y además es más corto y más recto; eso sí, buena parte no está asfaltado. Por tanto, hay que seguir completando el mapa —yo les animo—, porque realmente vale la pena.

Como su intervención —ya lo he dicho— ha sido bastante completa y la página web ya me informó bastante, me queda poco que preguntarle, pero, repasando el apartado de dónde venimos en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, se puede ver que de los siete objetivos que teníamos para 2020 hay cuatro que se alcanzaron en 2019 y tres que no se alcanzaron. El año 2020, debido a la COVID, no cuenta en las estadísticas, no es comparable. Uno de los tres que no se alcanzaron era el de disminuir los accidentes que afectan a los colectivos vulnerables, entre ellos los ciclistas. Entonces, ¿qué causa estos accidentes?

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Tiene usted que ir acabando.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: Lo hago deprisa.

¿Qué causas de accidentes de ciclistas cree que nos sería más fácil reducir o que en las administraciones tendríamos que tener como prioritarias?

Y otro asunto. ¿Sabe usted si este mapa —no le he escuchado decirlo ahora, pero a lo mejor lo ha dicho y se me ha pasado— tiene muchas consultas? Y quería preguntarle si tienen pensado crear alguna aplicación, pero ya he visto que sí. En fin, me gustaría que nos hablara un poco más de las dificultades que están teniendo para crearla. **(Termina su intervención en catalán).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

Señora Calvera, ahora tendrá usted unos diez minutos para contestar a todos los grupos, así que imaginación. **(Risas).**

El señor **CALVERA PORTA** (cofundador de Red Ciclista Segura, CycloCat): Gracias.

Señora Granollers, por supuesto, la intermodalidad tren y bici es básico. De hecho, nosotros ponemos nodos en estaciones de tren, precisamente, y tiene que ir acompañado de unas políticas de tren que permitan subir la bicicleta en los trenes y un servicio de trenes que tenga media distancia y donde se pueda subir la bici.

El *big data* es necesario, nos permite encontrar soluciones, aparte de escalar en soluciones de problemas muy rápidamente, pero siempre se tiene que tener en cuenta el toque humano, interpretar bien los datos, no es simplemente hacer operaciones con los datos. De hecho, este es el valor añadido de CycloCat, que no es simplemente coger un mapa y ponerlo todo, sino que hay un toque humano, alguien ha pasado por ahí en bici antes y eso da una calidad al dato. No es tanto la cantidad de datos, sino la calidad del dato. Entonces, el *big data*, sí, pero se tiene que ver la calidad del dato.

En cuanto a VOX, efectivamente, debe haber unidad de criterio, totalmente de acuerdo. Respecto a la estacionalidad, a nosotros nos gustaría que no fuera estacional. Y aparte pone de manifiesto temas como el cambio climático. En zonas donde tenemos tanto sol es necesario recuperar el antiguo trazado de carreteras, donde había muchos árboles y había sombra. Antes se iba andando o a caballo y había más árboles, había más sombras, y después se quitaron porque los coches corren mucho y cuando hay un accidente empeora que haya árboles. Por tanto, que haya más árboles, más sombras.

Paso a referirme a la portavoz del PP. Evidentemente, compatibilidad con los vehículos; o sea, no estamos pidiendo que no haya coches, sino que el coche se adapte a la velocidad de otros usuarios, especialmente los vulnerables. Sobre si las carreteras se han inventado para los coches, el camino se asfaltó porque el coche podía correr más, y entonces se necesita una nivelación y unas medidas para poder circular seguro rápido, pero, claro, eso deja de ser seguro cuando la diferencia de velocidades entre

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 10

vehículos es muy grande; ahí podemos tener el problema. Y, evidentemente, se tiene que llegar en coche a todos los sitios. Yo no le digo a usted que coja la bicicleta por imperativo, evidentemente, pero el fuerte es el que tiene que procurar la seguridad del vulnerable, eso sí. Y la formación no tiene por qué ser un carné; formación es formación, ser consciente y que todo el mundo sepa lo que hay, no hay por qué tener que poner un carné.

En cuanto al Grupo Socialista, no se trata de poner todos los caminos que son seguros, sino que de momento lo que estamos haciendo es conectar los nodos. Llegamos al 95 % de la población, no del área. En Cataluña, la mayoría de la gente vive en Barcelona, cinturón, y en Girona y luego en otros sitios sí que unimos las poblaciones más importantes, y eso suma ya el 95 %. Pero, evidentemente, voy a echar un vistazo a la carretera que me ha mencionado y vamos a tratar de incluirla con mucho gusto.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchísimas gracias.

La verdad es que ha sido muy interesante escucharla. Estoy convencida de que los grupos políticos habrán tomado nota de todo lo que ha dicho.

Paramos dos minutos, porque además está ya el siguiente compareciente preparado, y empezamos. **(Pausa).**

— DE LA SEÑORA DIRECTORA DE NUEVA MOVILIDAD Y PROGRAMAS SEGURIDAD DE EUROPCAR MOBILITY GROUP ESPAÑA (COLINO MATÍAS). (Número de expediente 219/000851).

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Comenzamos la segunda comparecencia, a cargo de la señora Clara Colino Matías, directora de Nueva Movilidad y Programas de Seguridad de Europcar Mobility Group España. Encantada de tenerla aquí para que pueda explicarnos cómo trabajan ustedes la seguridad vial desde su empresa y cómo podemos mejorarla desde nuestro punto de vista legislativo. Tiene quince minutos aproximadamente. Muchas gracias.

La señora **DIRECTORA DE NUEVA MOVILIDAD Y PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE EUROPCAR MOBILITY GROUP ESPAÑA** (Colino Matías): Buenas tardes a todos. Muchísimas gracias por invitarnos a estar hoy aquí y poder explicar, como bien dice, el proyecto y lo que hacemos desde Europcar por la seguridad vial.

Me presento brevemente. Como ha dicho, mi nombre es Clara Colino. Soy la responsable dentro de Europcar Mobility Group de la nueva movilidad. Voy a contarles un poco, aunque creo que todos lo conocen, qué es Europcar Mobility Group. Somos la empresa líder en el mercado de la movilidad, tanto en España como en Europa. Empezamos simplemente como una marca de alquiler de coches hace unos setenta años, cuando nuestro fundador en Francia se planteó la pregunta de que si alguien no quería o no podía tener un vehículo en propiedad, por qué no iba a poder alquilarlo o cogerlo solamente para aquel uso que necesitara. Esa misma filosofía es la que seguimos teniendo, con la diferencia de que a día de hoy ya estamos presentes en 140 países en todo el mundo, con más de 250 000 vehículos. Aunque parecen muchos, van a ver que, siguiendo un poco la exposición anterior, estamos bastante de acuerdo con la idea de que hay que disminuir el número de vehículos que tenemos a día de hoy en las carreteras.

Somos unos 9000 empleados a nivel europeo, dando servicio a más de cinco millones de clientes en todo el mundo, con un 27 % de cuota de mercado. Centrándonos más en el mercado español, somos la empresa que más vehículos compra en el mercado español. De hecho, el 8 % de las matriculaciones de cada año son compradas por Europcar. Actualmente, para el pico de verano, prevemos tener una flota de unos 80 000 vehículos, con 1400 empleados que los atienden y que sirven al más de 1 300 000 clientes que atendemos cada año. Esto lo hacemos con la mayor red de oficinas en el país —tenemos 170 sucursales—, donde atendemos tanto a los clientes particulares, que suponen alrededor del 70 % de nuestros clientes, como a los clientes de empresas, que son el otro 30 %. Pero hoy, setenta años después, aunque mantenemos el mismo espíritu de nuestro fundador, ya no nos consideramos una empresa de alquiler de vehículos a la vieja usanza, sino que somos una compañía de movilidad integrada. Damos la opción desde el *carsharing* hasta el modelo de suscripción; es decir, hasta el largo plazo. Nuestra misión no es otra que ofrecer todas las alternativas de movilidad al coche en propiedad para que, además, todas estas alternativas sean lo más sostenibles y seguras posibles.

Está claro que somos un país eminentemente turístico y en Europcar la mayoría de nuestros clientes vienen de estos turistas, tanto extranjeros como nacionales. Este año esperamos acercarnos a los 83,8 millones de turistas que recibimos en 2019, y creo que estas son muy buenas noticias para todos, no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 11

solamente para nuestra empresa, ya que significa que tan solo dos años después de haber iniciado la crisis del COVID estaríamos recuperando más o menos los niveles que teníamos prepandemia a nivel de visitantes. De estos visitantes, un número muy significativo va a alquilar un vehículo. ¿Por qué lo va a alquilar? Pues porque el alquiler de coches es una forma de distribuir el turismo por todo el territorio nacional y que no se quede solamente alrededor de los núcleos de llegadas de esos turistas. Si no fuese por el alquiler de coche, sería muy difícil que los visitantes pudiesen ir más allá de los puntos de entrada en el país, como son los aeropuertos o la Renfe. Además, el alquiler de vehículos hace que se pueda llegar —justo como comentaban en la exposición anterior— a sitios donde no se puede llegar con transporte público ni de ninguna otra forma que no sea alquilando un coche. Y ayuda a repartir la riqueza por todo el territorio nacional gracias al turismo.

Como es lógico, sabemos que todo esto tiene un efecto directo en la seguridad vial, y en verano —justo estamos a las puertas de que empiece, o ya está empezando, la temporada de verano— hay muchísimos más desplazamientos, mucho más largos, más horas al volante, más distracciones y más atascos. Si además el verano es caluroso, como parece que va a ser, hay estudios que demuestran que con las altas temperaturas el número de siniestros al volante aumenta hasta en un 25 %. La buena noticia —no todas iban a ser malas— es que las carreteras españolas están mejor que nunca y que han mejorado muchísimo en la última década. Desde hace diez años, el número de fallecidos en siniestros de tráfico ha descendido alrededor de un 37 %, bajando de los 59 fallecidos por millón de habitantes a los 37 que tuvimos en 2019, que es el último año que tenemos con datos fiables no afectados por el COVID; es decir, que mueren casi mil personas menos de las que morían hace diez años. También ha descendido el número de heridos graves y todo esto hace que España sea uno de los países más seguros para conducir en Europa, dado que nuestra media de fallecidos por siniestro por millón de habitantes es muy, muy inferior a la que tenemos en Europa, que se asemeja más a la que teníamos en España hace diez años. Aun así, para nosotros —creo que para todos los que estamos aquí y para Europcar como compañía— este resultado no vale. El único objetivo que es aceptable es el de cero víctimas por accidentes de tráfico y, por lo tanto, nosotros intentamos estar ahí y poner todas las medidas posibles en marcha para llegar a ese objetivo.

Como mayor comprador de vehículos del país, no podemos pensar que esto no va con nosotros. Está claro que la seguridad vial nos atañe directamente y es importante que tomemos acciones. La seguridad vial toma un papel fundamental dentro de nuestra misión como compañía, porque si lo pensamos un poco, ¿cuál es el primer elemento en la seguridad vial? No deja de ser otro que el coche, ya que sin coche no estaríamos hablando de seguridad vial. El problema que tenemos a día de hoy es que en España tenemos el parque de vehículos más viejo de toda Europa. La edad media de nuestros vehículos es de trece años y cuanto más viejo es un vehículo, más inseguro es, menos prestaciones tiene y más contamina. La solución fácil sería decir que todo el mundo tiene que cambiar de coche como máximo cada cuatro años, pero está claro que esto prácticamente nadie se lo puede permitir y que es un objetivo que no se puede ni plantear. Podemos pensar todos que esto de tener un parque antiguo afecta solamente a los desplazamientos privados, pero en realidad debemos tener en cuenta que el 80 % de los desplazamientos que se hacen para ir a trabajar se hacen con flota gris; es decir, con flota propia de los empleados, que como media tiene como mínimo diez años de antigüedad, con lo que ello supone en cuanto a seguridad y contaminación. Las cifras son muy preocupantes y son desmesuradas, porque los coches viejos —como decimos— son mucho más inseguros, con sistemas de seguridad anticuados, con menos prestaciones y que contaminan más. Por lo tanto, la alternativa a este problema —según nuestro punto de vista— no debe ser comprar un coche nuevo, sino usar uno que esté en perfectas condiciones. Este es precisamente nuestro modelo y nuestra visión: compartir más en lugar de comprar. Si en vez de tener coche propio la gente lo utiliza por horas, con el *carsharing*, por días, que es el modelo tradicional del alquiler de vehículos, o por meses, con este modelo de suscripción que les comentaba al principio, la ecuación se invierte completamente y lo que conseguimos es tener menos coches en propiedad y más en alquiler, por lo tanto, la seguridad aumenta y la contaminación disminuye.

En una época normal, nosotros renovamos nuestra flota cada ocho o nueve meses. Por esto, podemos dar siempre a los conductores los últimos modelos con las máximas prestaciones, los sistemas más actualizados y los coches totalmente revisados. Este es un punto muy importante, que no se hace tanto a nivel particular; nosotros revisamos los vehículos con cada alquiler. Entre alquiler y alquiler se revisan veintidós puntos de seguridad, entre los que se encuentran los neumáticos, los frenos, el nivel de aceite, cualquier alerta que pueda saltar en el panel, etcétera. Además, por supuesto, los entregamos en perfecto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 12

estado de limpieza, y más aún desde el COVID. Desde que comenzó la crisis del COVID pusimos en marcha un protocolo de desinfección, tanto de nuestros vehículos como de nuestras oficinas, que son auditados por Bureau Veritas, y que nos ha llevado a recibir el sello de Espacio Protegido COVID-19 de la Federación Nacional de Vehículos de Alquiler Con y Sin Conductor (Feneval).

Pero sabemos que no es suficiente con dar los mejores coches —este es el primer paso—, además, creemos que es fundamental la formación y la información en seguridad vial, y para esto ponemos en marcha cada verano una campaña específica de información —lo hacemos todo el año, pero lo enfatizamos muchísimo justo antes del periodo estival— que está dirigida tanto a clientes como a empleados. Para clientes, ¿qué hacemos? Aprovechamos los medios que tenemos y el tiempo que tenemos con ellos, que es muy breve, cuando vienen a nuestras oficinas de alquiler, y en ese tiempo lo que hacemos es tener material informativo en las oficinas, en los mostradores; tenemos las pantallas, mostrando también los principales puntos de seguridad. Y en el momento de entrega de llaves y del contrato, en el momento del *check out*, lo que hacemos es aprovechar esos breves minutos que tenemos, especialmente con los clientes extranjeros, para informarles de las principales medidas de seguridad, tales como los límites de velocidad dependiendo de las vías; la casuística de nuestra red secundaria de carreteras, donde se producen hasta el triple de accidentes que en autovías y autopistas; las zonas de acceso limitado o de emisiones en las grandes ciudades, y cualquier otra medida de seguridad o cualquier otro punto de seguridad que sea importante, tal como la obligatoriedad de llevar siempre los cinturones de seguridad puestos o los sistemas de retención infantil, que, por la normativa, ya saben que no es igual en todos los países.

Para nuestros empleados sí tenemos más tiempo y tenemos, obviamente, más medios; no tenemos solamente ese minuto que tenemos con los clientes. ¿Qué hacemos? Damos formación durante todo el año y, justo antes de cada periodo de gran pico —Navidad, Semana Santa, verano—, se mandan consejos de circulación segura a todos los empleados y se hacen sesiones con simuladores, tanto de conducción segura como de reacción a situaciones de riesgo. Con todas estas medidas lo que hemos conseguido es que en el último año no hayamos tenido ni un solo accidente *in itinere*, que es nuestro objetivo número uno, por el que la empresa lucha y va a seguir luchando en el futuro.

Cabe mencionar que nosotros, además, consideramos clave para la seguridad un tercer aspecto. Hemos dicho ya el vehículo, la formación e información, y el tercer aspecto sería la digitalización. Para nosotros es imposible seguir mejorando o seguir avanzando aún más en seguridad vial sin la tecnología y sin esta digitalización de nuestros vehículos. Por eso, en 2018 pusimos en marcha nuestro programa de flota conectada. Actualmente, prácticamente el cien por cien de nuestras furgonetas —que son los vehículos con mayor siniestralidad— ya están conectados, y para 2024 lo estarán todos los coches de nuestra flota. ¿Qué conseguimos con la flota conectada? ¿Cuáles son los objetivos que perseguimos? Para empezar, el principal beneficio es que nos llega una alerta de que algo no va bien con el vehículo en el momento en el que pasa. A nosotros nos llega cualquier alerta de motor y tenemos la posibilidad de llamar al cliente y pedirle que, por favor, se dirija a una de nuestras oficinas o a un taller para revisarle el vehículo y con esto evitar un siniestro o un percance mayor que simplemente esa avería de motor, que puede que no sea grave, pero que sí provoque una incidencia si no se le presta atención. Además de esto, y en caso de que haya un accidente, recibimos la alerta inmediatamente y podemos asistir muchísimo más rápido a nuestros clientes y a nuestros usuarios. Gracias a todo esto, en 2016 fuimos la primera empresa del sector del automóvil, consiguiendo el certificado ISO 39001 de AENOR, sobre seguridad vial, y hoy seguimos siendo la única empresa en el sector del *rent a car* que lo tiene.

Por último, en cuanto a movilidad, además de segura, pensamos que tiene que ser inclusiva, así que, además de todo lo anterior, colaboramos muy estrechamente con formación en seguridad vial a empleados y clientes por parte de asociaciones de afectados de accidentes de tráfico, tales como Aesleme, o fundaciones como Adecco y Randstad.

En definitiva, tenemos que ser muy conscientes del papel que jugamos cada uno en esto de la seguridad vial; creo que no podemos decir que todo es responsabilidad de unos o de otros, sino que todos tenemos un papel que jugar, tanto a nivel particular como a nivel privado. Creemos que la DGT está haciendo, desde hace mucho tiempo, un papel fundamental en mejorar la seguridad vial y, en nuestro caso, sabemos que una de las claves es —como les decía— tener los modelos punteros siempre en el mercado y los coches revisados y en perfecto estado para nuestros clientes. Pero igual de importante que esto, pensamos que es el modelo de movilidad por el que apostamos como sociedad —ya no solamente como empresa, sino como sociedad—. Para nosotros es clave que sigamos avanzando en el rumbo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 13

hemos cogido del pago por uso como alternativa a los costes en propiedad, ya que son muchísimo más sostenibles y mucho más seguros. Las distintas opciones de movilidad y el pago por uso han venido para quedarse y eliminar el coche privado. De hecho, hay estudios que dicen que por cada coche compartido que tenemos en una ciudad somos capaces de eliminar hasta diez coches privados, que sabemos que son mucho más contaminantes y menos seguros. Además, son ineficientes del todo, porque estos coches privados casi el 95 % de su tiempo lo pasan aparcados; o sea, que ni siquiera son eficientes para el propio propietario del vehículo.

Otro dato importante que tenemos y que creo que es fundamental es que cuando una ciudad tiene *carsharing* la mentalización de la ciudad o la forma de ver las cosas cambia bastante la concienciación social y, además, se consigue aumentar los trayectos en transporte público hasta un 35 % y los desplazamientos a pie o en bicicleta hasta un 150 %. O sea, que afecta no solamente a la movilidad en coche, sino a todos los tipos de movilidad.

A la vista de estos datos, imaginemos el potencial que tiene el coche compartido y el resto de modelos de alquiler para nuestra sociedad y para que las ciudades vuelvan a ser de los ciudadanos y no de los coches, para que nos podamos mover de forma más segura y respirar un aire mucho más limpio.

Esta es nuestra aportación como empresa privada para mejorar la movilidad: que haya menos coches en las carreteras y en las ciudades, y que los que haya —porque, por supuesto, los tiene que seguir habiendo— sean muchos más eficientes, más verdes y, desde luego, muchísimo más seguros.

Muchísimas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchísimas gracias. Ha sido muy interesante también. Pasamos al turno de los grupos parlamentarios. Por parte del Grupo Republicano, señora Granollers.

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

Bienvenida, señora Colino, y gracias por las explicaciones. Le voy a hacer pocas preguntas, porque la mitad de las que tenía aquí ya me las ha respondido.

Estamos de acuerdo en que la formación es imprescindible. De hecho, en esta Comisión hemos estado siempre muy predispuestos con la formación y, gracias a la nueva Ley de Tráfico, la formación se ha incluido en la LOMLOE y se va a impartir como asignatura en todos los ciclos escolares, lo que pienso que es un gran avance. Pero mi pregunta es: ¿cómo se aseguran de que el conductor que les alquila un coche va a ser respetuoso con las señales, que va a ser respetuoso a la hora de conducir?

También está claro que debemos aprovechar que las nuevas generaciones no dan tanta importancia a la propiedad, ya sea de la vivienda o del coche, y prefieren alquilar cuando necesitan una cosa y no tenerla en propiedad. O sea, que pensamos que está muy bien poder alquilar, pero, a la vez, cuando haces trayectos siempre con tu coche llegas a conocer tu coche, ¿no puede ser más peligroso estar cambiando de coche constantemente?

¿Qué hacen con los coches que renuevan cada ocho meses? Porque si un coche está en buen estado y no es contaminante quizás se podría alargar la vida de ese vehículo, porque, si no, estamos produciendo toneladas de materiales para reciclar. También, y hora me refiero al reciclaje del conductor, ¿cuándo le parecería razonable que un conductor realizara un reciclaje para conducir mejor o más adecuadamente, y más en los vehículos de nueva generación? O sea, si te sacaste el carné hace veinte años con un coche que no tenía ni para bajar las ventanillas automáticamente y ahora te encuentras con un coche al que no le hace falta ni cambiar las marchas, muchas veces se dificulta la conducción y nos queda claro que hay que hacer este reciclaje. ¿Cuándo crearían ustedes, que tienen más experiencia, que se debe hacer?

Nada más. Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchísimas gracias. Por parte del Grupo VOX, el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Buenas tardes. Gracias, presidenta.

Gracias, señora Colino, por su exposición. De la exposición que ha hecho me surgen algunas preguntas que quizá usted me pueda aclarar. Una es cómo afecta a la empresa la irrupción del coche eléctrico, qué porcentaje representa realmente y, en el tema de esa conducción eléctrica, que está muy limitada en kilómetros, si realmente la red eléctrica de conexiones que hay en España está preparada para ese cambio.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 14

Con respecto a lo que ha comentado de que hay una tendencia a sustituir el coche en propiedad por el vehículo de alquiler, es cierto que los VMP, vehículos de movilidad profesional, de alguna manera solucionan el problema en la ciudad. ¿Cómo se está avanzando en ello? Porque en las grandes ciudades y en las capitales de provincia está esa opción de alquilar el coche, pero España tiene muchísimos municipios pequeños y realmente les limita desplazarse muchas veces a la capital, que está a ochenta kilómetros en una zona como, por ejemplo, pueda ser Jaén, para alquilar el coche para un solo día.

Con respecto a la siniestralidad, no sé si tienen datos sobre la diferencia de siniestros que puede haber, incluso de infracciones que se cometen, entre la persona que alquila el coche y la persona que es propietaria. No sé si hay una gran diferencia con respecto a los siniestros y las infracciones que se cometen.

En cuanto al alquiler por parte de una persona extranjera, no sé si hay concienciación de respeto a las señales y a la forma de conducir de aquí, de España, con respecto a otros países. No sé si esas personas que alquilan los coches en España tienen esa concienciación que nos lleva a estar entre los países punteros en Europa por tener menos siniestralidad y menos accidentes de tráfico; no sé si todavía se sigue notando incluso entre las personas de otros países que alquilan un coche en España.

Nada más. Muchísimas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

Por parte del Grupo Popular, el señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias, presidenta. Señorías, muy buenas tardes.

Señora Colino Matías, bienvenida al Congreso, es un placer. El Grupo Parlamento Popular le agradece sus palabras y comparte el fuerte compromiso de su grupo empresarial con la seguridad vial; en definitiva, con la protección de la vida y la integridad de las personas. Quiero poner en valor dos datos de su intervención: la flota conectada y las nuevas tecnologías, que son sumamente importantes, y que ninguno de sus trabajadores ha sufrido un accidente *in itinere* en el último año, lo cual es verdaderamente importante.

A fecha de ayer, 26 de junio, los datos de la siniestralidad vial en nuestro país no eran nada halagüeños, más bien todo lo contrario, eran dramáticos: habían fallecido en nuestras carreteras, en vías interurbanas, un 17 % de personas más que el año pasado y un 9 % más que en el año 2019. Esos datos me sirven para preguntarle por ese 1 300 000 clientes o usuarios de su empresa que dicen que tienen: ¿qué porcentaje de accidentabilidad sufren a lo largo de los años los usuarios que alquilan sus vehículos?, ¿se han incrementado esos datos este año respecto a años anteriores, como los datos que le acabo de comentar? Y ha dicho que España, en materia de seguridad vial, es un país seguro. Así es. Ese 1 300 000 clientes, mayoritariamente, por lo que nos ha comentado, eran visitantes, turistas extranjeros. ¿Qué porcentaje de siniestralidad tienen los visitantes? Nos lo podría comentar si tiene esos datos.

España es el segundo país de Europa en porcentaje de matriculaciones de vehículos de *renta a car* sobre el total de ventas. En 2021 supuso el 17,6 % del total de ventas —el 8 % se lo lleva su empresa, según se ha comentado—. A pesar de eso, la Organización de Consumidores y Usuarios nos alertó sobre la escasez de coches de alquiler; nos alertó recientemente, durante este verano. Antes de la pandemia en España había 818 000 vehículos y en estos momentos la flota se cifra en 550 000. Usted hablaba de que la flota de su empresa es de 80 000. ¿Cuántos tenían antes de la pandemia? ¿Está garantizada la disponibilidad de flota para todos los clientes durante este verano o habrá escasez de flota? ¿Cómo está afectando a la renovación de su flota la crisis de los microchips? Nos ha hablado de que en una situación normal renuevan la flota cada nueve meses —lo preguntaba la portavoz de Esquerra— y yo quiero saber, aparte de lo de los nueve meses, cuántos kilómetros tienen esos vehículos a los nueve meses y en cuánto tiempo prevén renovarlos ahora.

Sobre la inflación, que es preocupante y preocupa a los españoles, el año pasado el precio de alquiler de los vehículos aumentó significativamente. La media europea en 2021 fue de 40 euros; se incrementó respecto al año 2019 un 38 %. ¿En cuánto se incrementó el año pasado de media en España? ¿Tiene ese dato? La inflación fue especialmente alta en Alemania. ¿En qué porcentaje van a aumentar los precios este verano con respecto al año pasado? ¿Lo tiene en consideración o no nos lo puede comentar? ¿En qué nivel de precios se sitúa el *rent a car* en España respecto a otros mercados europeos? ¿Nos acercamos a los más baratos, como Portugal o Bulgaria, o nos vamos a los países más caros, como Alemania?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 15

¿Cómo valoran los últimos cambios normativos —voy finalizando, presidenta— respecto a la ley de tráfico, por ejemplo, y la eliminación del margen de los 20 kilómetros por hora en los adelantamientos en carreteras convencionales? ¿Cree que es una medida segura para su 1 300 000 clientes? Y sobre los cambios legislativos en ámbitos autonómicos, como la ley de cambio climático en las Islas Baleares, ¿cómo les está afectando? ¿Van a poder seguir operando en las Islas Baleares? ¿Está promoviendo ese Gobierno autonómico unas infraestructuras de recarga adecuadas para todo el territorio de las islas? ¿Cómo valora la acción del Gobierno en el desarrollo de infraestructuras de recarga en el resto de España? En 2030 las previsiones son que deberíamos tener 340 000 puntos y el año pasado solamente teníamos 13 411.

Eso es todo de momento. Muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

Por parte del Grupo Socialista, señor Arribas.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Gracias, presidenta, y gracias, señora Colino, por su intervención y por la información tan detallada que ha compartido con nosotros.

Muy brevemente y ciñéndonos al objeto de la comparecencia, lo que puede hacer su compañía por la seguridad vial, me gustaría saber si dentro de su compañía realizan algún tipo de informe sobre los siniestros que se producen y, aparte de la tipología del siniestro que se lleva a cabo, si el cliente ha sido corporativo, que es el que utiliza el coche para ir a trabajar, o si hay alguna diferencia con los clientes que lo utilizan por ocio o turismo. También me gustaría saber qué lleva a Europcar, a su compañía, a tomar la decisión de adquirir un tipo de vehículos frente a otro, si hay algún criterio basado en la seguridad que incorpora el vehículo o simplemente es un criterio objetivo.

Muchas gracias, presidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

Ahora tendrá la señora Colino aproximadamente diez minutos, quizá un poquito más, para las preguntas, que algunos han sido muy prolijos en ellas, pudiendo contestar lo que quiera.

La señora **DIRECTORA DE NUEVA MOVILIDAD Y PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE EUROPCAR MOBILITY GROUP ESPAÑA** (Colino Matías): Se hará lo que se pueda. Soy rápida escribiendo, pero no sé si las he apuntado todas; contestaré a lo que pueda.

Por orden de preguntas. ¿Cómo se aseguran de que el conductor va a ser respetuoso con la normativa, además de los peligros de cambiar de coche? *A priori*, la única forma que tenemos es lo que hacemos, que es asegurar, por supuesto, que el carné de conducir lo tenga vigente; no tenemos muchos más medios. Eso sí, gracias a la conectividad de los vehículos, otra de sus grandes ventajas, podemos ver el perfil del conductor. Por supuesto, si es un conductor que viene una vez, un conductor de turismo, no nos aporta nada y, de hecho, ni lo revisamos, pero con los clientes corporativos que reservan y alquilan con nosotros de forma continua cada semana sí podemos pasar esta información a su empresa para que se pongan en marcha cursos de formación o iniciativas para evitar esa conducción cuando no es la correcta, porque gracias a la flota conectada tenemos estos datos, sabemos si conducen de forma agresiva o cómo conducen. En cuanto al peligro de cambiar de coche, al final lo que hacemos en nuestras oficinas para ayudar a mitigar este peligro, porque es cierto que existe, es que cuando damos un coche con unas especificidades bastante distintas al coche tradicional se le explica al cliente. Saben que en nuestros párquines siempre hay gente, siempre hay empleados que acompañan al cliente al vehículo. Entonces, si es un cliente que no está acostumbrado a llevar un automático, uno de nuestros empleados se sienta con él y le explica cómo funciona. Se trata de estar en el detalle. Nos pasa muchas veces que el cliente vuelve a la oficina porque no encuentran algún botón. Pues se le explica cómo funciona cada coche, porque es verdad que cada modelo es un mundo. Si todos nos acostumbrásemos a variar, si fuésemos a este modelo más compartido, ese problema se acabaría, porque es verdad que una vez que coges tres coches distintos ya sí que no hay novedad. La novedad es cuando pasas de usar solo el tuyo a uno de alquiler.

Con los coches de venta, ¿qué hacemos? El alquiler de vehículos es, al final, el que nutre toda la red de vehículos de segunda mano, con lo que no solamente estamos ayudando en primera instancia, con esa renovación de vehículos, dando coches totalmente nuevos, sino que ayudamos también a renovar el parque particular porque es justo lo que usted decía: estamos sacando al mercado coches que tienen

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 16

ocho o nueve meses de antigüedad, con una media de kilómetros —aprovecho y voy contestando alguna pregunta más—, en un año normal, entre 50 000 y 60 000 kilómetros, que es más o menos como salen nuestros coches al mercado, por lo que salen en perfecto estado y totalmente revisados. Así que sí, ayudamos y hacemos, digamos, una segunda tarea, la de renovar el parque automovilístico del sector particular, no solamente del *rent a car*.

Respecto a cada cuánto tiempo hay que hacer el reciclaje, yo creo que aquí entraría a contestar más a nivel personal que profesional. Pero usted lo ha dicho, es fundamental que se hagan reciclajes de manera continua porque las tecnologías cambian muchísimo y cambia mucho la forma de conducir, por lo que creo que es importante que todos, aunque tú no lo tengas en tu casa, sepamos cómo son los coches ahora para el día en que lo podamos cambiar o podamos acceder a uno de ellos.

Pasando a las preguntas del Grupo VOX, en cuanto a cómo afecta el coche eléctrico y si la red está preparada, les diré que nosotros, a día de hoy, tenemos un 6 % de nuestra flota que es flota puramente eléctrica, tal vez un poco más si sumamos los híbridos enchufables. Nuestro objetivo es llegar al 20 % de flota eléctrica en 2024, que es un objetivo ambicioso no tanto por la compra de vehículos —que lo es este año adquirir esos vehículos, pero entendemos que lo dejara de ser, esperemos que en breve— sino sobre todo, como comentaban, por el tema de infraestructuras. Nosotros avanzamos más rápido que las infraestructuras y estamos haciendo muchísima inversión en adecuar todas nuestras oficinas y todas nuestras áreas de servicio para poder entregar siempre esos coches cargados y dar la seguridad al cliente de que no se va a quedar en medio de la carretera por faltarle batería, pero es verdad que supone un desafío. Todavía hay mucha gente que no se fía del coche eléctrico, pero el coche eléctrico está mejorando a velocidad vertiginosa; esas autonomías de 100 kilómetros ya son historia, ahora los coches que estamos incorporando a flota para este verano tienen hasta 350 o 400 kilómetros de rango de autonomía, que ya da no vamos a decir para recorrer España entera, pero sí para todo lo que son trayectos urbanos y para trayectos de corta distancia sin riesgo de quedarte tirado. Además, ahora todos nuestros coches tienen la opción de carga rápida y saben que en carga rápida hay algunos modelos que tardan menos de media hora en cargarse; luego —volvemos otra vez al problema de infraestructuras— hay que encontrar un punto que te permita hacer esa carga rápida.

En cuanto a dar la máxima opción a todos los habitantes, a todos los pueblos —esto que comentaban de los pueblos pequeños—, desde Europcar seguimos optando por la mayor red de oficinas. Tenemos 170 puntos de venta, somos los que más puntos tenemos, y algunos de ellos muy pequeños, que mantenemos abiertos simplemente por dar esta capilaridad y por llegar lo más cerca posible de todos los ciudadanos. Pero es cierto que estar en cada pueblo y ciudad es complicado, por lo que la idea es intentar buscar esa movilidad compartida y que todos los medios de transporte se vayan uniendo para dar esa movilidad completa que necesitamos, es decir, habría que unir el transporte público con el alquiler de vehículo y probablemente luego, para la última milla, con la bicicleta o incluso con un *carsharing*.

Respecto de los extranjeros, no tengo los datos de siniestralidad diferenciada entre extranjeros y nacionales, pero los podría conseguir, si bien es verdad que si no los tenemos es porque no deben ser muy distintos; o sea, no nos llaman la atención. Cuando llegan, la mayoría de los clientes extranjeros se preocupa mucho de preguntarnos sobre cuáles son los límites de velocidad. Los alemanes no están acostumbrados a nuestros límites de velocidad y nuestros coches corren, por lo que se preocupan muchísimo por saber cuáles son esos límites. Nosotros nos preocupamos por dar la información y, sinceramente, no hemos detectado que haya un comportamiento distinto entre unos y otros.

En cuanto a la siniestralidad, no tengo los datos de un mismo conductor sobre qué siniestralidad tiene con su coche particular y qué siniestralidad tiene con nosotros, aun así me quedo con la pregunta y, si tenemos la información, le haré llegar la respuesta.

Pasando a responder las preguntas del Grupo Popular, en cuanto al tanto por ciento de siniestralidad, según los datos del último año completo, que es 2019, el número de accidentes en los que hubo algún daño leve o grave fue un 0,03 %, y hablamos de un 1 300 000 clientes, pero 2, 5 millones de alquileres, o sea que el bajo porcentaje que tenemos es una cifra muy muy relevante. En cuanto a si vemos que está subiendo la siniestralidad este año, en estos momentos no lo vemos. En 2017 estábamos en un 16,50 % de siniestralidad con y sin heridos —es decir, hablamos de todo tipo de siniestralidad—, y este año estamos en un 14 y veníamos de un 15 % en 2019. Es verdad que estamos a las puertas de empezar la temporada fuerte para nosotros, pero de momento seguimos en descenso en esos datos desde hace más de cuatro años. No hemos visto un incremento.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 17

En cuanto a la escasez de coches, es así, no hay coches para para nadie; la crisis de los microchips, de los semiconductores, está afectando a todos y está costando muchísimo comprar nueva flota, que no solo tiene un mayor coste sino que también hay menos unidades. En 2019 teníamos 110 000 vehículos; hemos bajado 30 000 vehículos a pesar de ser los más grandes del mercado, y lo que estamos viendo para este verano es que va a haber mucha más demanda que oferta. Lo que estamos intentando hacer a nivel de precios es intentar mantenerlos lo más estable posible, pero manejando esta situación de que no va a haber coches para todos porque el mercado no lo permite.

En cuanto a cómo valoramos los cambios normativos, como hemos dicho, creemos que la labor que se está haciendo desde la DGT y con toda la normativa está siendo muy positiva, según los datos que tenemos de siniestralidad, por lo que los apoyamos completamente. Intentamos actualizarnos cada vez que suceden para poder dar esa información y transmitirla a nuestros clientes y empleados.

En cuanto a la última pregunta que me comentaba sobre los puntos de recarga, creo que ya he comentado que es el mayor *challenge*, el mayor desafío para nosotros en los próximos años. Nuestra estrategia es apostar clarísimamente por el vehículo eléctrico porque creemos que es el futuro y es hacia donde tenemos que ir, pero para eso necesitamos apoyo de las administraciones, que cada vez se invierta más y que haya planes para que de verdad sea muy fácil cargar el coche cada muy pocos metros y que todo el mundo tenga acceso a esos puntos de recarga, que hoy en día no es así; de hecho, en España estamos bastante a la cola de muchos países en infraestructuras.

Por último, contestando a las preguntas del Grupo Parlamentario Socialista, en cuanto al informe de siniestros y por tipo de cliente, como he dicho, la siniestralidad es del 0,03 %. En cuanto al tipo de clientes, sí que lo sacamos a nivel interno y vemos los datos en cuanto a cuál es la diferencia en cuentas corporativas o en cliente particular, y lo hacemos por esto que les comentaba antes del coche conectado, con la misma finalidad: cuando vemos que es un cliente particular, poco podemos hacer más allá de mirar los resultados y de intentar ver qué ha pasado para tomar más acciones a futuro, pero con el cliente corporativo sí que trabajamos muy muy de la mano con las empresas para cambiar esos datos, para que mejoren y que cada vez disminuya más esa siniestralidad, al menos cuando utilicen nuestros vehículos.

En cuanto a qué nos lleva a adquirir un tipo de coche en lugar de otro, hay cuatro parámetros básicamente. Tiene que ser siempre la flota más actual posible, la más nueva, que tenga los mayores sistemas de seguridad, las mayores prestaciones posible y que sea lo menos contaminante posible. Por eso, la prioridad es el coche eléctrico y después, la flota eco. Al final, lo que pretendemos es que sean coches eficientes, seguros y que contaminen lo mínimo posible dado el gran número de vehículos que nosotros aportamos al mercado.

Espero haber dado respuesta a la mayoría de las preguntas.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchísimas gracias por su comparecencia y por ajustarse al tiempo de la manera que lo ha hecho, como un cronómetro. Yo creo que los grupos políticos se llevan de nuevo una idea tremendamente profunda y exhaustiva sobre cómo funcionan y sobre cómo intentan mejorar la seguridad vial, por lo que la Comisión le agradecemos su comparecencia.

La señora **DIRECTORA DE NUEVA MOVILIDAD Y PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE EUROPCAR MOBILITY GROUP ESPAÑA** (Colino Matías): Muchísimas gracias a ustedes.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Suspendemos durante dos minutos y comenzamos con el siguiente compareciente. (**Pausa.—El señor presidente ocupa la Presidencia**).

— **DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE UNIPUBLIC (GUILLÉN BEDOYA). (Número de expediente 219/000852).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a continuar la Comisión con un adelanto sobre el horario previsto. Estamos como en esas etapas de la Vuelta Ciclista que van muy rápidas, porque la sesión de la tarde va muy rápida. Para concluir esta tarde, vamos a dar la bienvenida a don Javier Guillén Bedoya, director general de Unipublic y director de la Vuelta Ciclista a España durante los últimos catorce años. Si les parece oportuno, en nombre de todos quiero que le felicitemos, porque hace de la Vuelta Ciclista un éxito internacional para nuestro país, que hoy, junto con el Tour de Francia, es la carrera más importante en el ámbito internacional. Así que, muchas gracias, señor Guillén, por su comparecencia y por estar esta tarde con nosotros. Tiene usted la palabra por un tiempo de quince minutos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 18

El señor **DIRECTOR GENERAL DE UNIPUBLIC** (Guillén Bedoya): Muchísimas gracias, señor presidente.

Muchísimas gracias, señorías. Permítanme, primero, expresar mi agradecimiento por que me hayan convocado hoy aquí para poder hablar de lo que más nos gusta a los que hacemos la Vuelta, que es la propia Vuelta, pero sobre todo por el orgullo de poder hacerlo aquí en el Congreso de los Diputados, ya que es un evento, una carrera que es de todos los españoles, que todos la sienten como tal y para ellos trabajamos, y qué mejor foro que estar hoy aquí hoy, delante de todos ustedes, con algunas caras conocidas para mí que también conocen la Vuelta. Es un auténtico placer y privilegio poder estar aquí.

En cuanto a lo que es la Vuelta, es el evento más complejo de organizar de cuantos se hacen en España, y podríamos hablar de muchísimas circunstancias o elementos que la componen, más allá de que yo me voy a centrar básicamente en los aspectos de seguridad vial. Como dato introductorio, tengo que decirles que es una carrera que pertenece a una empresa que se llama Unipublic desde el año 1979. Estamos dentro del calendario de máxima excelencia del ciclismo internacional, como es el Calendario World Tour y, desde el punto de vista deportivo, la carrera está gobernada por la Unión Ciclista Internacional, que es con la que tenemos relación directa en todo lo que es la actuación deportiva del evento, pero también, por supuesto, con las vinculaciones necesarias que tenemos con la Real Federación Española de Ciclismo y con el máximo órgano de gobierno a nivel nacional en materia deportiva, como es el Consejo Superior de Deportes. Pero también es verdad que, a los efectos de esta Comisión, nuestra relación, a la hora de tratar los temas de seguridad vial de la carrera, se establece directamente con el propio Ministerio del Interior y, concretamente, con la Dirección General de Tráfico, a través de la Jefatura Central de Tráfico, que es la que tiene competencias a la hora de autorizarnos la carrera, dado que la vuelta pasa por más de dos comunidades autónomas. Esta regulación se establece a través del anexo II del Reglamento General de Circulación, que es el que regula las pruebas deportivas y, concretamente, las pruebas ciclistas.

Desde el punto de vista de la seguridad, la Vuelta se puede entender en sí misma como un sistema o un universo de seguridad vial, primero, por el carácter de movilidad que tiene el evento —nosotros recorreremos durante muchos días muchos kilómetros—; segundo, el elemento principal del organizador en toda carrera ciclista es la seguridad, en primer lugar, de los ciclistas y, en segundo lugar, de todos aquellos que conforman o que como operadores están participando dentro de la carrera. Desde el punto de vista de la movilidad, recorreremos en etapas de 3200 a 3500 kilómetros, lo hacemos en veintiuna etapas con dos días de descanso —son veintitrés días totales de competición—, y cruzamos alrededor de 400 municipios en cada edición de la Vuelta. Existe una reglamentación que nos obliga a que la carrera no puede tener más de 3500 kilómetros en el conjunto de sus veintiuna etapas. También está regulada la distancia de lo que es una contrarreloj, que no puede ser de más de 60 kilómetros. Asimismo, se regula la media total de las etapas, que no puede pasar de 180 kilómetros y no puede haber nunca una etapa de más de 250 kilómetros de distancia. Si pasara eso, tendríamos que llevar a cabo una derogación de la Unión Ciclista Internacional, pero tampoco es algo que nos guste; en la Vuelta somos más de etapas cortas, porque son bastante más competitivas.

En cuanto a la carrera, tiene dos partes: la parte preparatoria y la parte de competición. La parte preparatoria se inicia con el diseño del trazado, que corresponde en exclusiva al organizador y Unipublic, en este caso, lo que hace es una propuesta de recorrido que somete a la consideración de la Dirección General de Tráfico, la cual —de alguna manera siempre válida— lo único que hace es dar información a través de las jefaturas provinciales de Tráfico, junto con los sectores y subsectores de cada una de las provincias, de posibles incidencias que pudiera haber en el recorrido propuesto por Unipublic. Esas incidencias se nos participan; si cabe la posibilidad de subsanarlas, las subsanamos y, si no cabe la posibilidad, tendríamos que acudir a un recorrido alternativo. En paralelo, Unipublic comunica a todos los ayuntamientos de paso cuál es el horario y la vía pública por la que se quiere pasar dentro del municipio con la misma intención: que se nos informe de si existe algún inconveniente de si la carrera puede o no puede pasar o si en el horario y trazado previstos hay que hacer alguna modificación. Además, Unipublic trabaja los trazados mucho y muy exhaustivamente; lo reconocemos cada etapa *in situ* no menos de dos o tres veces por etapa en el año. Esta es una labor que realizan nuestros directores técnicos, que son los encargados de realizar el rutómetro, que es el manual, el libro que luego nos sirve de guía en la propia competición. Los directores técnicos señalan los puntos peligrosos y luego tenemos un responsable de seguridad en carrera que también hace una revisión de las etapas y que es el encargado de proveer de los medios necesarios, o bien para eliminar el peligro o bien para prevenirlo o bien para establecer

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 19

medidas de protección que pudieran atemperar un poco las posibles consecuencias negativas en caso de que un ciclista tuviera una caída.

Una vez que empieza la competición, la carrera está entendida como una burbuja; una burbuja cerrada, que está señalizada en su inicio con una bandera roja de la Guardia Civil y un coche de la organización que indica que existe una carrera disputándose y luego el cierre de la burbuja está con una bandera verde al final y otro coche de organización que indica tráfico abierto.

En la gestión de la carrera hay que distinguir dos aspectos. Uno, lo que es la regulación de la seguridad vial desde el punto de vista de la competición y, dos, lo que es la regulación de la seguridad vial desde el punto de vista de los aspectos que pueden afectar al perímetro exterior. La organización Unipublic asume todo lo que es la gestión de regulación interna de carrera: cómo los coches y las motocicletas deben circular al paso o a la cercanía de los propios ciclistas, incluidos los vehículos de equipo. Para que se hagan una idea, el pelotón es de 176 corredores; en carrera —lo que es solo en carrera— participan un total de unos 200 coches y casi 90 motocicletas. Además, llevamos 3 coches médicos y 3 ambulancias. Esto solo serían medios terrestres. Luego tenemos medios aéreos, como son helicópteros de televisión, que son un mínimo de 4, los helicópteros de la propia organización y el propio helicóptero de la Guardia Civil para llevar a cabo todo el seguimiento de carrera.

El acceso a la burbuja de carrera está absolutamente restringido, solo puede entrar gente que está específicamente acreditada para entrar en carrera. Para eso llevamos un control de identificación, pero, además, los pilotos de carrera, más allá de los propios miembros del colectivo deportivo, tienen que obtener una licencia deportiva para conducir en carrera y haber pasado un curso en el que, a través de la Unión Ciclista Internacional, se les dan criterios para poder conducir en carrera. Además, Unipublic siempre tiene la vocación de que esos pilotos de organización en carrera sean exciclistas profesionales o hayan tenido una gran vinculación con el ciclismo, porque de alguna manera pueden entender mejor cómo son las actitudes, las acciones, las reacciones de los ciclistas a la hora de poder desarrollarse en carrera.

Además, es absolutamente obligatorio llevar un receptor de radio en todos los coches de carrera, que recibe las instrucciones de lo que llamamos Radio Vuelta. Radio Vuelta es una emisora cuyo director está en el coche del presidente del Colegio de Comisarios de la Unión Ciclista Internacional, junto con un director técnico. Vamos dando información, instrucciones y órdenes a todos aquellos que están en carrera bajo la premisa por todos conocida de que aquel que recibe una instrucción y no la cumple puede ser advertido o incluso expulsado de carrera. A partir de aquí, sería lo que es el elemento deportivo.

En cuanto al elemento propio de seguridad vial, ¿cómo protegemos a la burbuja de lo que serían los factores externos? Con la Guardia Civil. Nosotros tenemos una dotación de la Guardia Civil que está compuesta por 130 hombres, al frente de los cuales existe un comandante que tiene bajo su mando oficiales, suboficiales, cabos y —hasta completarlo— unos 60 motoristas, que son los que vienen a prestar servicio a la carrera, y luego unos 40 GRS. Los motoristas son los que hacen las labores de seguridad acompañando todo el movimiento de la carrera; los GRS son el Grupo Rural de Seguridad, que por lo general se desplazan a lo largo de la etapa en puntos en los que se prevé una gran afluencia de público. En nuestro caso, suele ser a su paso por las grandes ciudades o bien los puertos de montaña, tan queridos por los aficionados.

La Guardia Civil tiene la misión de evitar que haya algún tipo de invasión tanto de vehículos como de personas al paso de la carrera. Reciben en cada etapa el apoyo de los sectores y subsectores de Tráfico por los lugares por los que pasamos para que puedan hacer bien el cierre de las carreteras. Además, llevan a cabo una labor también de señalización de puntos peligrosos en la propia carrera —isletas, rotondas, curvas peligrosas— a través de lo que se llaman las banderas amarillas, porque la señalización del punto la hacen con un silbato y una bandera amarilla en movimiento que el corredor identifica como un punto peligroso.

Yo quisiera remarcar aquí el extraordinario trabajo de la Guardia Civil con la Vuelta Ciclista a España. Hoy no concebimos la seguridad de la carrera sin la Guardia Civil. Es un cuerpo de una extraordinaria capacitación. No solo está reconocido por nosotros, sino que están reconocidos a nivel internacional por las muchas veces que hemos tenido que coordinar salidas fuera de España. Además, doy fe de que llevan a cabo un proceso de selección bastante intenso, en el que además tienen la experiencia —ya que siempre están tres años con nosotros—, realizándose la renovación de la agrupación por tercios cada año. El mismo modelo sigue también el Tour de Francia con la propia Gendarmerie francesa, a través de la Guardia Republicana. Desde luego, ahora mismo sería impensable hacer la carrera sin la Guardia Civil.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 20

Bien es cierto que la seguridad vial de la carrera no solo la hace la Guardia Civil; cuando vamos a comunidades autónomas como Cataluña o el País Vasco esa labor de seguridad vial corresponde, en el caso del País Vasco, a la Ertzaintza y, en el caso de Cataluña, a los Mossos d'Esquadra. Entendemos que la próxima vez que vayamos al territorio de Navarra corresponderá a la Policía Foral de Navarra. Con estas policías lo que se establece es una coordinación entre el Ministerio del Interior y las consejerías de Interior de los respectivos gobiernos autonómicos, y tanto la Ertzaintza como los Mossos d'Esquadra llevan a cabo labores de seguridad vial, así como de seguridad ciudadana. Si me lo permiten, para terminar el tema de la participación de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, la Vuelta se completa con un cuerpo de la Policía Nacional destinado a prestar labores de seguridad ciudadana únicamente en las zonas de salida, de meta y de parque vuelta, en un elemento que no afecta directamente a lo que sería la seguridad vial en cuanto al movimiento de la carrera, pero sí que es verdad que es una policía que también nos acompaña a lo largo de toda la Vuelta.

La relación con la Guardia Civil la establecemos a través de la Dirección General de Tráfico, con un convenio que se firma expresamente con la DGT en el que se regulan cuáles van a ser los servicios que va a prestar el contingente de la Guardia Civil; también, por supuesto, las obligaciones de Unipublic, y entre ellas, como no puede ser de otra manera, asumir todos los costes en los que incurra la Guardia Civil durante los días que están adscritos a nuestra carrera. Lo mismo hacemos con la Policía Nacional, con un convenio que se suscribe con el Ministerio del Interior, y hacemos exactamente lo mismo, definir funciones y obligaciones. En cuanto a Cataluña y al País Vasco, lo que utilizamos son sistemas o bien de tasas o bien lo que en cada momento nos quieran indicar por parte de los organismos autonómicos.

Hasta aquí sería la cápsula de carrera en competición, pero el evento no es solo esto. El evento es, sobre todo, una plataforma de comunicación y que creo que puede también ayudar, desde el punto de vista de la comunicación, a crear conciencia social, como hacemos en muchos ámbitos. Nosotros, desde el punto de vista de la carrera, lo que tenemos es la capacidad de llegar a mucha gente, bien a través de la televisión, bien a través de la radio, bien a través de las redes sociales, y utilizamos estos canales para tratar de concienciar a la gente o de inducir a comportamientos que, evidentemente, desde un punto de vista social son adecuados y correctos para todos. Aquí me gustaría destacar, por ejemplo, la campaña que realiza Unipublic para que cada año el público que asiste a ver la carrera tenga un comportamiento adecuado al paso de los ciclistas, que guarden distancia, que traten de no hacerse los tan famosos *selfies* cerca del corredor y que, por supuesto, no hagan una práctica que realmente no entendemos que se haga, pero que se hace sistemáticamente, que es la de correr al lado del corredor. Eso es algo que no nos gusta nada. Es algo que tratamos de evitar y pedimos fervientemente que se evite.

También utilizamos, a través de la Unión Ciclista Internacional, el reglamento para cambiar esas conductas a través de los mejores y mayores prescriptores que tenemos en el deporte, que son los deportistas. A este nivel creo que se han dado pasos importantes. Cuando la Unión Ciclista Internacional detecta una conducta deportiva que puede tener una trascendencia social en términos negativos trata de corregirla y así, por ejemplo, hace años el casco no era obligatorio y hoy lo es; una de las razones por las que se introdujo la utilización del casco era por la seguridad de la salud física del ciclista, pero también porque era una buena manera de invitar a todos aquellos que montan en bicicleta a que lo utilicen.

Hay un segundo elemento importante. Hoy por hoy hay un gran compromiso con la sostenibilidad por parte del ciclismo, y reglamentariamente se han introducido normas que van en la dirección de respetar la sostenibilidad, en este caso de la vía pública. Se ha prohibido a los corredores tirar cualquier residuo fuera de las zonas específicas para ello. No se les escapará a todos ustedes el famoso gesto de tirar un bidón a la carretera. Ese gesto está bien cuando hay un aficionado que lo puede recoger, pero con carácter general el gesto ha sido prohibido para no invitar a que detrás del bidón podamos tirar cualquier otro tipo de cosas. Para eso, en carrera se establecen zonas exclusivas de residuos; cada cuarenta kilómetros los corredores pueden tirar los papeles, los bidones y todo aquello que consideren que no quieren llevar, y luego la organización se encarga de recoger esos residuos con brigadas especiales destinadas para ello. Si no, o bien acuden a un coche de equipo o bien acuden a un coche de la organización, y si lo hicieran fuera de estos lugares serían sancionados.

El último ejemplo que les puedo poner que se ha regulado vía reglamentaria es que hace un par de años surgió una figura aerodinámica muy espectacular, como era que el corredor ponía su cuerpo encima del manillar y con ello ganaba aerodinámica y, por tanto, velocidad, lo que popularmente se conoce como bicho bola —el término en inglés es *super tuck*—, pero evidentemente esta es una práctica que invita a unas situaciones de riesgo bastante peligrosas. Desde el punto de vista del ciclismo profesional,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 21

posiblemente lo pudiéramos permitir, pero desde el punto de vista de la imagen que proyecta, y sobre todo el efecto reflejo o imitación que tiene, creo que la Unión Ciclista Internacional ha hecho bien en prohibirla porque así, por lo menos, nos evitamos que la gente quiera realizarlo.

Por último, en términos de seguridad vial hay una acción que realizamos desde el evento, que es posiblemente una de las acciones sociales más importantes que tenemos, la denominada Vuelta Junior. Aprovechando la fuerza de la carrera, durante diez u once etapas cada año hacemos una selección de colegios en los lugares en los que va a estar presente la Vuelta a España y en esos colegios, gracias al apoyo de la Fundación Deporte Joven, dependiente del Consejo Superior de Deportes y de la Asociación de Ciclistas Profesionales, introducimos la bicicleta en las aulas. La introducimos con una perspectiva nada deportiva, sino basada en buenas prácticas de salud, en la bicicleta como entretenimiento, en la bicicleta como elemento de transformación de nuestras ciudades y, por supuesto, como elemento de seguridad vial. Créanme que es una acción que yo entiendo bastante necesaria porque quizá el ciclismo sea de los pocos deportes que puede llevar siempre aparejada la teoría de la seguridad vial como un conocimiento necesario para poder rodar en carretera y, dada la dificultad de introducir la bicicleta como asignatura dentro de los colegios, nos parece bastante importante.

Hasta aquí llega mi intervención, esos quince minutos que, presidente, como buena contrarreloj creo que han sido cumplidos. Quedo a su disposición para cualquier consideración que quieran hacerme.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Ha llegado cuatro minutos y veintitrés segundos tarde (**risas**), pero creo que ha merecido la pena porque su intervención ha sido muy didáctica. Así pues, muchísimas gracias, señor Guillén.

Vamos a pasar al turno de portavoces. En primer lugar, por el Grupo Republicano, tiene la palabra la señora Granollers.

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

Buenas tardes y bienvenido. Le agradezco su exposición. Pocas preguntas nos quedan por hacer. Creo que nos ha dado una explicación muy detallada de cómo se organiza la carrera. Solo me han quedado dos cosas para una posible respuesta.

Esos puntos peligrosos que ustedes señalan con unas banderas amarillas, me imagino que son puntos peligrosos para el ciclista, pero, ¿después lo comunican a la Administración que se ocupa de esa carretera, para que cuando pase un ciclista que no sea un corredor profesional de la Vuelta no vaya a encontrarse con este mismo peligro? A lo mejor se puede aprovechar para arreglar estos puntos.

Después, cuando usted, por ejemplo, nos ha explicado la concienciación del público para que no corran al lado de los ciclistas, ¿no sería también un buen momento, quizás, para concienciar que los ciclistas, aparte de en la carrera, también circulan otros días y en otros tiempos, y que esta concienciación tendría que ser siempre, y más por las carreteras donde acostumbra a circular la Vuelta o donde después se encontrarán con bicicletas circulando y ellos irán en coche y así no tendrán conductas agresivas?

Nada más, muchas gracias.

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

A continuación, damos la palabra al Grupo Parlamentario VOX, señor Alcaraz.

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

Muchísimas gracias, señor Guillén, por la exposición que ha hecho. Bien es cierto que estamos en la Comisión de Seguridad Vial y, como bien usted ha dicho, la seguridad vial que puede afectar a esta carrera es como una burbuja, como si habláramos de la seguridad vial de una carrera de coches en un circuito cerrado. Por lo tanto, tengo pocas preguntas, pero es cierto que hay algunas cosas que no quiero dejar pasar. Primero, quiero agradecer esa labor que realizan cada año tanto la Guardia Civil como la Policía Nacional, las distintas policías autonómicas o locales y los equipos médicos que atienden la carrera, que es una labor impagable. Además, cuando hay convenios —como usted dice— con el Ministerio del Interior o a través de la DGT, no estaría mal que a esos guardias civiles se les dotara de chalecos airbag, como vienen pidiendo desde hace muchísimos años, porque la Guardia Civil de Tráfico es la que más vidas pierde dentro de la institución y su trabajo es quizás de los más peligrosos que realiza la Guardia Civil.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 22

Quería preguntarle si se encuentran con algunos problemas de seguridad a la hora de desarrollar estas etapas por algunos municipios. Otra pregunta que quería hacerle es si nota usted que hay algún elemento de seguridad vial que pueda afectar al desarrollo de la carrera que se esté demandando y que no esté siendo atendido por el Ministerio del Interior o por la propia Dirección General de Tráfico. Asimismo, quiero hacer hincapié en lo que usted ha dicho, que es muy importante, y es que la emulación del ciclismo profesional no se puede llevar como un ejemplo para el resto de ciclistas. Por ello, creo que la concienciación que se hace en los colegios es muy importante. Les animo a que sigan haciéndolo, porque, obviamente, no tiene nada que ver una carrera profesional con que esos chavales jóvenes cojan la bicicleta y vayan por las carreteras.

Muchísimas gracias.

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

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Muchísimas gracias, señor Guillén.

La verdad es que nuestro grupo está encantado de tenerle entre nosotros por su gran capacidad y habilidad para organizar la Vuelta Ciclista a España, que es, junto con el Tour de Francia y el Giro de Italia, una de las carreras más importantes que hay y de duración más larga, las tres semanas oportunas. Esta vuelta ciclista no solamente es un ingreso para ustedes, Unipublic, en su cuenta de resultados, sino que al resto de los españoles nos genera un entusiasmo y una ilusión espectaculares y además sirve como escaparate de España en multiplicidad de televisiones en el extranjero. Fíjese, por ejemplo, el año pasado —voy a ir a mi tierra—, más de 450 millones de internautas siguieron la salida desde la catedral de Burgos para conmemorar el 800.º aniversario de su construcción. Es espectacular la promoción publicitaria que se hace con la Vuelta Ciclista, a cambio, evidentemente, de una aportación que se realiza por parte de los puntos que son elegidos como salida y que decide cada una de sus corporaciones. Además, yo tengo el privilegio de haber cortado la cinta de una salida de Burgos en el año 2010, etapa Burgos-Peña Cabarga, lo cual fue magnífico.

Al margen de esta glosa y de este agradecimiento que debemos tener todos los españoles a la Vuelta Ciclista a España, yo quería plantearle una serie de cuestiones, pero usted ha sido tan profuso en su intervención que me ha quitado prácticamente todas las preguntas, porque me ha hablado de la seguridad interior, me hablado de la seguridad exterior y me ha hablado también del aspecto ecológico. Le quiero preguntar por una entrevista suya —de hace tiempo, no actual— que he leído recientemente. Hablaba de que la Vuelta Ciclista contribuye a la cultura de la sostenibilidad de los núcleos urbanos, y quiero que me desarrolle un poquito más esa idea. También me ha pisado —si me permite esa expresión coloquial y cariñosa— la pregunta relacionada con la formación y los requisitos que se requerían a los motoristas auxiliares que les acompañan y a todo el personal sanitario y demás que forma parte de esa serpiente multicolor —así se denomina— que constituye la Vuelta Ciclista a España. Como ya me la ha contestado, la elimino.

Por otro lado, en esta edición, en septiembre, la primera etapa sale de Utrecht. Quería preguntarle qué coordinación realizan ustedes con las autoridades, si lo hacen a través del Ministro de Asuntos Exteriores, la DGT directamente, el Ministerio del Interior o cómo lo organizan ustedes. Finalmente, le quería preguntar —también me lo ha pisado, pero quiero que lo repita, por favor, en agradecimiento a las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, a la Policía, a la Guardia Civil y a las policías autonómicas— cómo definiría usted en dos palabras la actuación de la Guardia Civil y su agrupación de Tráfico en esta Vuelta Ciclista; lo podemos hacer extensivo, por supuesto, a las demás fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado.

Muchísimas gracias, señor Guillén, porque con su trabajo generan ilusión y entusiasmo y también generan una manera de viajar: nos permiten viajar a través de la televisión con las proyecciones tan magníficas que ustedes hacen. Hay mucha gente que no se puede permitir el lujo de conocer España en estos tiempos, pero la conocen con ustedes de la mejor y más profunda manera.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mateu.
Por el Grupo Socialista, tiene la palabra la señora García López.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 23

La señora **GARCÍA LÓPEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Muchísimas gracias, señor Guillén.

La verdad es que para nosotros y para nuestro grupo —y yo creo que para toda la Comisión— es un honor tenerle aquí y poder escuchar cómo organizan la Vuelta, una vuelta que nos lleva acompañando tantos años y que, en efecto, todas y todos seguimos por la televisión. Conocer España a través de la Vuelta siempre es gratificante.

Yo quería hacerle una serie de preguntas. ¿Cree usted que la Vuelta Ciclista contribuye de algún modo a impulsar el uso de la bicicleta? ¿De qué tipo? No sé si ustedes tienen datos o pueden ayudarnos a entender si ese uso de la bicicleta se ve aumentado cada año o si la Vuelta Ciclista de algún modo contribuye a la afición no solo a verla por la tele, sino a montar una bici. Teniendo en cuenta que ustedes organizan Ceratizit, la única prueba del calendario español incluida en la categoría *world tour* femenina, le planteo la misma pregunta: ¿Cree usted que ver la Vuelta Ciclista a España anima a las mujeres —que son bastante más reacias, sobre todo a entrenar en carretera— a montar en bici? ¿Tienen pensado organizar una vuelta a España femenina? Sería una gran noticia.

La tercera pregunta es si realizan algún tipo de campaña que apueste por la concienciación sobre la seguridad vial. Por ejemplo, la mayoría de los ciclistas profesionales se quejan muchísimo de que se sigue sin cumplir la distancia de seguridad cuando entrenan en carreteras convencionales. Quisiera saber si ustedes se han planteado utilizar el tirón mediático que tienen para poder llevar a cabo algún tipo de campaña en colaboración con todas las policías con las que trabajan y con la Dirección General de Tráfico y la Guardia Civil, si se han planteado utilizar la Vuelta Ciclista para hacer ese tipo de campaña.

Por último, organizan ustedes dos pruebas de cicloturismo, y quería preguntarle si las medidas de seguridad que ponen en marcha para la Vuelta Ciclista son similares en estas dos pruebas; asimismo, si en estas dos pruebas han visto un incremento de cicloturistas, si va aumentando el número de participantes, y también si aumenta el uso de la bicicleta por parte de las familias, de las niñas y los niños y de otro tipo personas no tan profesionales que decidan apuntarse a esas pruebas de cicloturismo, y si las ampliarán en próximas ediciones por más zonas de España.

Muchísimas gracias.

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

Vamos con mucho adelanto sobre el horario previsto. Insisto, no tiene peligro de llegar fuera de control, así que puede contestar durante el tiempo que usted considere conveniente.

Muchas gracias.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE UNIPUBLIC** (Guillén Bedoya): Muchas gracias, señor presidente.

Muchísimas gracias por sus preguntas, que trataré de responder por el mismo orden de intervención.

En cuanto a la detección de los puntos peligrosos en carrera, lo hacemos básicamente para la protección del ciclista, que es el cometido que nosotros tenemos, y a partir de ahí vemos si existe algún tipo de peligro. Es verdad que no existe una comunicación oficial, lo tomo en consideración como algo que podemos realizar. Es cierto que aquí también la propia DGT podría ser interlocutor para esa cuestión; me imagino que luego evidentemente entraríamos en los temas competenciales de si Ministerio de Fomento, autonomías, diputación provincial, etcétera. En respuesta a su pregunta, es solo para los ciclistas, y también para evitar con ellos cualquier otro operador de carrera. No trasladamos oficialmente ningún elemento, pero me comprometo a que así lo hagamos, porque yo creo que eso redundaría en el interés general de todos.

En cuanto a que los ciclistas puedan ser utilizados como portavoces para mejorar la seguridad vial, yo le tengo que decir que nuestro ámbito es la carrera y que todo lo que podemos hacer ahí lo hacemos, pero los ciclistas son gente comprometida con su deporte y son gente comprometida con su sociedad. Son además deportistas bastante cercanos y bastante próximos. Como ciclistas que son, créame, siempre que ven un hecho denunciado, lo denuncian, porque su día a día no es la competición, su día a día es el entrenamiento, y ese día a día sí que se hace —digamos— con tráfico abierto.

Evidentemente, aquí tendríamos que abrir el debate sobre la convivencia de todos aquellos que utilizamos la vía pública. Es verdad que el ciclista es el más débil, y todos ustedes son conscientes de que el único ratio que no baja en siniestralidad es el de los ciclistas. Yo soy muy exigente con los ciclistas. Soy prácticamente habitual del ciclismo, y lo primero que tengo que entender es que las normas están para todos y que los primeros que las tenemos que cumplir somos los ciclistas. A partir de ahí habrá que establecer normas de comportamiento entre coches, motos, ciclistas y, si me permiten, también peatones. Honestamente, creo que nos falta cultura, creo que tenemos que hacerlo compatible, que la gente del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 24

coche tiene que entender al ciclista y que el ciclista tiene que entender al coche, pero también quiero trasladarles algo muy importante: que la gente monte en bicicleta no es solo entretenimiento, también tiene un efecto en la salud, ya que cuanto más gente monte en bicicleta, más gente sana tendremos, y cuanto más gente sana tengamos, más beneficiado se verá nuestro sistema sanitario. A partir de ahí, creo que se podrían establecer políticas de concienciación. También es verdad que hay iniciativas en el extranjero, sobre todo en Francia, donde hay muchos lugares con mucha afluencia de ciclistas que durante algunos periodos en el año se cierran al tráfico de vehículos para que se pueda practicar ciclismo. De alguna manera, tratamos de llevar a cabo una buena convivencia, pero realmente creo que en el día a día hay mucho que hacer. Hay otro elemento que no pondré en la balanza de las críticas, pero es verdad que las infraestructuras son las que son y que muchas veces no están habilitadas. Es cierto que vamos viendo que las ciudades —y yo creo que también el ministerio y las comunidades autónomas— están haciendo cada vez mayores esfuerzos para que las vías tengan la posibilidad de acoger coches, motos y bicicletas. Yo creo que lo único que tengo que decir aquí es que se ha iniciado un camino y que ojalá no se interrumpa nunca.

En cuanto a los municipios por los que transcurre la Vuelta, hoy por hoy la Vuelta es querida por todos o por casi todos los municipios. No nos encontramos ningún rechazo más allá de que nos participen incidencias por zona de obras, aunque no los alcaldes. Como anécdota le contaré que de vez en cuando hay alguna que otra boda que se ve perjudicada por el paso de la carrera y que nos piden un poco coordinación de los horarios, para lo cual tratamos de plegarnos. Hoy por hoy me sería imposible, siquiera de memoria, decirle que la carrera haya sido rechazada por ningún municipio en ningún lugar de España, sea cual sea este lugar. Por lo tanto, estamos bastante satisfechos a ese nivel.

En cuanto a la seguridad vial de las carreteras, todo lo que sea mejorarlas va en beneficio de todos. Me remito un poco a lo que acabo de exponer anteriormente. A nosotros lo que más nos importa y lo que más nos interesa es el estado de la vía, y eso atañe sobre todo al estado del asfalto, pero también es verdad que asfaltar carreteras es muy caro y que, desde luego, la Vuelta Ciclista a España nunca pide ex profeso que se le arregle ninguna carretera. Cuestión distinta es que se utilice la oportunidad de que vaya la Vuelta para adelantar algo que ya estaba previsto, pero nunca se nos hacen cosas *ad hoc* que no estén en la voluntad del Gobierno o de la autoridad que corresponda. Para nosotros, ese es el mayor déficit, porque, evidentemente, el buen asfalto, sobre todo, evita accidentes.

En cuanto a la Guardia Civil, nosotros tenemos un convenio que regula todo lo que tenemos que hacer por ellos. Es bastante exhaustivo. Evidentemente, ellos vienen con sus propios medios, más allá de los vehículos turismo, fuera de los vehículos oficiales, de los que les podamos proveer y más allá de elementos para el día a día. Lo que sí le puedo decir es que a nosotros no nos transmiten ningún tipo de reivindicación, pero es que tampoco es el foro. Por tanto, tampoco le puedo expresar descontento por parte de la Guardia Civil a ese nivel. Si lo hay, supongo que utilizarán otros cauces, pero no lo hacen con nosotros.

Por lo que se refiere a la sostenibilidad en los núcleos urbanos, la Vuelta es una carrera que tiene una gran vocación de sostenibilidad, y estamos haciendo grandísimos esfuerzos. Aquí señalaría dos vías. Una es la reducción de la huella de carbono que tratamos de hacer cada año. Somos una carrera que, por ejemplo, ya no utiliza botellas de plástico. Esto puede parecer una anécdota, pero es que utilizábamos más de 130 000 por edición de la Vuelta. Ahora lo que utilizamos son unos dispensadores de agua; le damos a la gente un pequeño termo para que lo puedan tener, y créame que además no lo tiran, con lo cual ahí hemos dado un paso de gigante. Luego, queremos hacer una Vuelta cada vez más digital, es decir, no utilizamos casi papel o lo hemos reducido de una manera considerable. También llevamos a cabo asociaciones con nuestros patrocinadores, los cuales utilizan la Vuelta como plataforma de comunicación para dar sentido a sus propias fundaciones. Tenemos acuerdos con la Fundación Ecopilas, que año a año realiza concursos entre los municipios por los que pasa la Vuelta, para que el que ha recogido más pilas se lleve un premio y, a partir de ahí, realizar una labor de comunicación de la necesidad que hay de concienciar en ese sentido. Lo que hemos hecho con la Fundación Ecovidrio es crear brigadas de recogida de residuos en puntos de mucha afluencia, especialmente en puertos de montaña. Buscamos voluntarios que durante toda la etapa estén cerca de los aficionados, dándoles bolsas de basura e invitándoles a que no tiren nada al suelo; luego, obviamente, esas bolsas de basura se recogen, pero esa brigada, una vez que el público ha abandonado el lugar, se dedica a recoger *in situ* todo lo que se haya podido tirar. Por último, también hemos trabajado con la Fundación Ecoembes. Todas estas fundaciones solo tienen una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 25

misión, que es concienciar. No tienen una función comercial, no quieren vender nada a cambio de dinero, lo único que quieren es que tengamos una sociedad mejor a través de estas prácticas sostenibles.

En cuanto a la salida de Utrecht, lo que aquí se produce en primer lugar es una comunicación al Consejo Superior de Deportes de que vamos a realizar esta acción. Es una mera comunicación. A partir de ahí, nos ponemos en contacto, o las propias autoridades holandesas se ponen en contacto con nosotros, y lo que aquí existe es, sobre todo, una presencia permanente de la embajada española en Países Bajos en todo aquello que hacemos. Si existiera algún tipo de conflicto o de circunstancia que debiera ser solventada con la intervención de ambos países, pues se haría, pero también es verdad que no se da el caso. A nivel de policía, las tres etapas en Utrecht van a ser cubiertas por el dispositivo de la policía de los Países Bajos, como creo que no puede ser de otra manera, pero es verdad que va a haber una representación de la Guardia Civil acompañando a la carrera y que, aunque son muy pocos efectivos, también tendrán algún tipo de labor de ayuda sin concepto de autoridad en los Países Bajos.

Me preguntan qué es la Guardia Civil para la Vuelta; pues mire, es la seguridad traducida en calidad. Es decir, uno se levanta tranquilo y se acuesta todavía más tranquilo. Es un auténtico placer verles trabajar, su implicación, su dedicación, y créanme que no es una tarea fácil. En la Vuelta Ciclista a España recorreremos tres mil kilómetros en competición, pero hay otros tres mil kilómetros más que tenemos que recorrer para ir a los hoteles y a nuestros lugares de alojamiento. Son siete mil kilómetros. No sé si han pensado alguna vez qué son siete mil kilómetros; siete mil kilómetros es salir del sur de España, llegar al punto más alto de Europa —que está en Noruega, en una ciudad que no me atrevo a pronunciar— y luego, todavía, quedan kilómetros para llegar a Moscú. Eso es lo que hacemos todos en tres semanas. Los guardias civiles, además, lo hacen en moto, prestan su labor en carrera y, luego, tienen que desplazarse a los lugares, haciéndolo de una forma absolutamente abnegada y entregada. Desde luego, tengo que decir lo mismo de todas las policías que colaboran con nosotros, pero a la Guardia Civil, al pasar más tiempo con ella, tengo la posibilidad de verla muchas más veces.

En cuanto al uso de la bicicleta, está siendo tremendo. La verdad es que estamos muy contentos. Le puedo decir que el Consejo Superior de Deportes desde hace años viene publicando un estudio que dice que en los hogares españoles hay más bicicletas que balones. Ese es un dato que creo que es muy importante y muy satisfactorio. Es verdad que con un balón juegan varios y que la bicicleta es individual de cada uno; también es verdad que podrían haber sido otro tipo de elementos en lugar de bicicletas, pero son bicicletas.

Por otro lado, creo que nadie podrá hablar bien y de consecuencias positivas de lo que ha sido esta dramática pandemia que hemos sufrido en estos dos últimos años, pero es verdad que el uso de la bicicleta se ha visto reforzado. Hemos llegado a un momento en el que las tiendas españolas no tenían capacidad de atender la demanda. Eso, evidentemente, ha creado también una afición, afición que se utiliza —si me permiten el atrevimiento— como un elemento de libertad: lo que queremos es expresarnos al aire libre. Creo que la bicicleta es algo que hace esto perfectamente bien: es algo que podemos realizar individualmente, es algo que podemos realizar en familia, es algo que puedo hacer por ocio, es algo que puedo hacer con una mayor exigencia deportiva, es algo que puedo hacer en la carretera, es algo que puedo hacer en la montaña. Desde luego, sí le puedo decir que cada vez hay más practicantes de bicicleta, cada vez hay más licencias. No soy especialista en el sector, pero creo que de los pocos sectores económicos que no han sufrido crisis en los últimos años, el sector de la bicicleta es uno, si bien no sé cómo se encuentra en este momento.

Organizamos —como bien dice su señoría— una carrera femenina, una carrera que este año contará con cinco etapas, que sale de Cantabria y que llegará el 11 de septiembre a Madrid. Este es un proyecto que nació con un criterio de responsabilidad social, pero que hoy ya es una realidad. Nosotros nos dedicamos a hacer eventos y queremos que los eventos tengan la posibilidad de sostenerse por sí mismos. Hoy por hoy tengo que decir que tenemos una extraordinaria confianza en lo que a la carrera femenina se refiere. Le puedo confirmar que existe una vocación de que esta carrera femenina sea una vuelta a España femenina de siete u ocho días, igual que existe un *giro* femenino, igual que existe un *tour* de Francia femenino. Es una iniciativa en la que —quiero remarcarlo por su extraordinario apoyo— nos está ayudando mucho el Consejo Superior de Deportes. Además, creo firmemente que la práctica profesional deportiva femenina invita a las mujeres a hacer deporte. ¿Por qué? Porque, al final, lo que sabemos es que el deportista prescribe, la gente emula a sus ídolos, la gente quiere referencias. Si las mujeres ven y se reflejan en las actuales deportistas españolas, creo que eso va a contribuir a que haya más afición. Desde luego, sí le digo que cada vez hay más mujeres que practican ciclismo. Nos queda

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 718

27 de junio de 2022

Pág. 26

mucho, porque partimos de muy abajo, pero es una satisfacción ver cómo se apuntan cada vez más mujeres, sobre todo en las cicloturistas.

En cuanto a las campañas de concienciación de seguridad vial, sí se hacen. Aquí hemos trabajado con la Dirección General de Tráfico en campañas que van dirigidas sobre todo al ciclista, a cómo tiene que circular y al respeto que tiene que haber con él. La propia Vuelta ha llevado a cabo iniciativas, a través de una campaña que invitaba al vehículo a distanciarse, una campaña como «Distancia-T» o similar a la de «MetroyMedio». También le puedo decir que estamos ahora en contacto con el Ministerio de Fomento para, a través de las comisiones de movilidad, buscar campañas que puedan servir a este tipo de concienciación. Obviamente, sí estamos dispuestos a ello; creo que somos una plataforma ideal, no solo por la gente que nos ve, sino también por el vehículo.

Respecto al cicloturismo, está creciendo muchísimo. Es verdad que después de la pandemia todavía da la sensación de que a la gente le un poco cuesta arrancar, pero en España se hacen carreras cicloturistas, como la Quebrantahuesos en Huesca, que mete a más de 10 000 cicloturistas; la de Perico Delgado, que son más de 2500, o la de Lagos de Covadonga, que son 4000 cicloturistas. Y le hablo de lo que conozco, pero hay muchísimas más. Hace poco se ha desarrollado una carrera cicloturista, la Mallorca 312, en la que han participado 8000 personas. Creo que es algo muy bonito y se disfruta mucho. Nosotros ponemos muchos medios de seguridad, todos los que creemos necesarios y que utilizamos en la Vuelta Ciclista a España, pero es verdad que el dispositivo —no le voy a engañar— no es el mismo, sobre todo en lo que se refiere a las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado. Aquí utilizamos más voluntarios. Contamos con la colaboración de las policías locales y de la Guardia Civil, pero las coberturas, dado cómo está establecido el anexo 2 del Reglamento General de Circulación, las hacemos a través de voluntarios. Ponemos muchos medios de señalización, hacemos muchas campañas de concienciación, llevamos a cabo una información directa al cicloturista de lo que se va a encontrar, y vemos que cada año, afortunadamente, la siniestralidad en las carreras se va reduciendo.

Cuando voy a las carreras veo varias cosas. La primera es que cada vez hay más mujeres, pero necesitamos más. También veo que es un deporte al que se suma tarde la gente, es decir, a nosotros nos gustaría que los chavales se sumaran a una edad más temprana a la práctica de la bicicleta. Creo que poco a poco lo vamos consiguiendo. Desde luego, todo el efecto que hay ahora de las bicicletas y la facilidad acceso a la bicicleta contribuye a ello. Más allá de los jóvenes, también quisiera romper una lanza. En mi percepción personal, hay gente no solía practicar ciclismo y que ya lo hace gracias al uso de la bicicleta eléctrica, lo cual es algo que, desde un punto de vista social, les diría que es muy necesario, muy útil. Desde aquí quiero romper una lanza por que cuando hablemos de políticas que tratan de financiar el uso de vehículos eléctricos, no solo hablemos de coches y de motos, sino también de bicicletas, porque es algo que, sin duda, contribuiría mucho al desarrollo sostenible de las ciudades.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Guillén, y enhorabuena por su extraordinaria comparecencia. Le estamos muy agradecidos. Creo que es la primera vez que ha comparecido, pero estoy seguro de que no será la última.

Señorías, sin más asuntos que tratar, levantamos la sesión. Muchas gracias.

Eran las seis y treinta minutos de la tarde.

cve: DSCD-14-CO-718