



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2022

XIV LEGISLATURA

Núm. 751

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. TEODORO GARCÍA EGEA

Sesión núm. 26

celebrada el martes 27 de septiembre de 2022

Página

ORDEN DEL DÍA:

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

- Del señor secretario general de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de dos ruedas, ANESDOR (Riaño Sebastián). (Número de expediente 219/000891) 2
- Del señor secretario general de la Asociación de Marcas y Bicicletas de España, AMBE (Freire Valderrama). (Número de expediente 219/000892) 11

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 751

27 de septiembre de 2022

Pág. 2

Se abre la sesión a las once de la mañana.

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

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DEL SECTOR DE DOS RUEDAS, ANESDOR (RIAÑO SEBASTIÁN).** (Número de expediente 219/000891).

El señor **PRESIDENTE**: Muy buenos días a todos, señorías. Se abre la sesión procediéndose a tramitar el orden del día que consta de una serie de comparencias. En primer lugar, tenemos con nosotros a don José María Riaño Sebastián, secretario general de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de dos ruedas, que además nos ha traído una breve presentación sobre la exposición que va a proceder a realizar en esta Comisión.

Tiene la palabra el señor Riaño Sebastián.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DEL SECTOR DE DOS RUEDAS, ANESDOR** (Riaño Sebastián): **(Apoya su intervención en una presentación digital)**. Muy buenos días y muchas gracias, en primer lugar, a la Mesa por invitarnos a esta comparencia y también a los señores diputados. Nuestra asociación representa al sector de dos ruedas motorizados, por así decirlo representamos a los vehículos ligeros, y siendo esta serie de comparencias alrededor de la movilidad urbana, no cabe duda de que estos vehículos, las motos, los ciclomotores, etcétera, están cada día más presentes en las ciudades. Esta es la primera cuestión que yo quería plantear: la realidad. Es decir, aquí habrá gente que use la moto, habrá gente que no use la moto, incluso puede haber algunas personas que le tengan manía a la moto, pero la moto es una realidad urbana que cada vez está más presente en nuestras ciudades y es una realidad que tenemos que gestionar en materia de seguridad vial desde esta Comisión de Seguridad Vial. No olvidemos que los usuarios vulnerables, según Naciones Unidas, son: peatones, ciclistas y motoristas. La moto es uno de estos usuarios vulnerables, los vulnerables representan ya el 82% de las víctimas en el ámbito urbano. Por tanto, además de ese 82%, de esas víctimas en el ámbito urbano, la bici está creciendo cada vez más, pero en una proporción más pequeña, ya que el grueso son peatones y motoristas, más o menos a partes iguales, los que componen esa estructura de la estadística de siniestralidad en las ciudades. Por tanto, y habiendo cada vez más *scooters* y más ciclomotores en las ciudades, la moto, nos guste o no, es una realidad a gestionar. La realidad de la moto es que la moto aporta soluciones, tiene ventajas en términos de movilidad, porque permite aprovechar espacio público al ocupar menos espacio, porque permite reducir sensiblemente las emisiones y en términos medioambientales aporta muchas ventajas, aun manteniendo un rango de distancias largo, como digo, mejora esta ocupación de espacio, mejora los términos medioambientales, pero presenta ese reto para la seguridad vial. Hablaba de la moto y de los ciclomotores y nuestra asociación representa lo que es la categoría L de homologación, la categoría L de ligeros. Aquí tenemos un gráfico que nos encuadra esa categoría L y esta categoría va desde lo que son algunos de los ciclos asistidos, es decir, algunas de las bicicletas eléctricas, porque dentro de las bicicletas eléctricas hay varias subcategorías y algunas son más parecidas a los ciclomotores, por lo que están englobadas en esta categoría L de homologación que aglutina desde esos ciclos asistidos, ciclomotores, motocicletas, triciclos e incluso cuadríciclos, esos microcoches que empiezan a verse un poco más en algunas opciones de *sharing*; todo esto conforma esa categoría L de homologación. Hay un reglamento de homologación europeo que es el que regula todos estos vehículos. En la presentación he dejado un detalle exhaustivo de las subcategorías, pero simplemente ahora quiero trasladarles esta idea. No hablamos exclusivamente de motos, sino de todo este conjunto de los vehículos ligeros.

Respecto a la idea que decía antes de que son unos vehículos que están cada vez más presentes en las ciudades, no cabe duda. La movilidad se ha complicado y estas ventajas que comentábamos antes hacen que cada vez más ciudadanos opten por estos vehículos ligeros, por vehículos de dos ruedas, por ahorros de tiempo, por ahorros de combustible y por ahorros de todo tipo. Hay que recordar que el parque en España, según los datos de la Dirección General de Tráfico, entre ciclomotores y motocicletas hay ya 5734 000 vehículos censados en España. Esto quiere decir que los ciclomotores y las motocicletas constituyen el 16% del parque total de vehículos. Uno de cada ocho vehículos que se matriculan en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 751

27 de septiembre de 2022

Pág. 3

España actualmente corresponde a esta categoría, es decir, no hablamos de un conjunto de vehículos despreciable. Hablar de motos y de este conjunto de vehículos nos puede llevar a una idea equivocada, porque cuando a veces pensamos en la palabra moto alguno puede pensar en el Vespino de la infancia y otro puede pensar en la moto de la Guardia Civil, pero realmente son dos vehículos diferentes, con prestaciones muy distintas y que cubren necesidades muy distintas.

Por centrarnos un poco en el ámbito urbano, que es de lo que trata esta serie de comparencias, aquí tengo unos datos de lo que es el mercado del último año cerrado y cuando hablamos del mercado de motos pensemos que más de la mitad del mercado de motos, en este caso el 52%, son *scooters*, son motos carrozadas y diseñadas específicamente para el uso urbano, no son motos para salir a la carretera, sí son para un uso en un espacio periurbano, pero no son motos para salir a la carretera. Por tanto, insisto, más de la mitad del mercado son motos urbanas y más de la mitad del mercado, el 49%, la mitad del mercado, son motos de 125 centímetros cúbicos o menos, es decir, son motitos ligeras. Esta es una opción que está en auge. Ya lo comentaba antes, esto supone una serie de beneficios para la movilidad que es lo que está haciendo que sea una opción cada vez más utilizada. Basta salir a ciudades como Barcelona, con un clima más benévolo, en la que esto ya era una realidad muy presente, aunque en ciudades como Madrid no era tan presente, pero hoy día sales a la calle y ya ves cómo esto forma una parte importantísima de la realidad de la movilidad actual, y lo va a ser más, porque cada vez va a haber más bicicletas, más patinetes, más *scooters*, más ciclomotores; esto es una realidad. Por eso, como decía al principio, gestionar esta realidad desde el punto de vista de la seguridad vial es importante.

Antes comentaba que es un vehículo eficiente en términos de CO₂, lo podemos ver aquí en términos de descarbonización, que están muy cerca del autobús urbano, con esos 53 gramos por kilómetro y pasajero recorrido. En lo que es la electrificación, está avanzando muy bien en la moto, especialmente en el ámbito urbano está avanzando muy bien. El 6% del mercado total ya son motos eléctricas. En los ciclomotores hablamos de que el 35% del mercado actual ya es moto eléctrica o ciclomotor eléctrico. Por tanto, eso es una realidad, y con esos 17 gramos de CO₂ se responde muy bien a la descarbonización, y en emisiones contaminantes NO_x y en partículas también es muy eficiente. Por tanto, como hablábamos ciertamente son ventajas. La contribución de estos vehículos a las emisiones totales es irrelevante. En un caso como el de Barcelona, que presentamos aquí, representan un 20% del parque de vehículos y en emisiones apenas superan un 2% en la contribución total. Decía que esto son ventajas, pero está el reto de que son usuarios vulnerables. Por tanto, su seguridad vial es compleja. Aquí tenemos unos datos para recordarnos cómo es la evolución de la siniestralidad en vías urbanas de estos vehículos en la última década y, como vemos, con ligeras oscilaciones, es una evolución plana, es una evolución que ciertamente no se ha conseguido mejorar, no ha empeorado, pero no se ha conseguido mejorar. Es verdad que en el año 2020 hubo, por razones obvias de la pandemia, una caída importante, pero también es verdad que en los datos más recientes, que el otro día presentó el ministro del Interior, también había una reducción de la siniestralidad de las motos, pero no hay una reducción tan consistente a lo largo de la década como ha podido haber en los coches o en general. Esto también se explica porque, como hablábamos antes, el parque ha crecido sensiblemente. Entonces, si cada vez hay más motos circulando en las ciudades, lógicamente cada vez también están más presentes en la siniestralidad. Por eso, el hecho de que esa evolución se mantenga plana tiene esa explicación. Para descontar ese efecto de incremento del parque, aquí vemos la tasa de muertos y heridos graves por cada 1000 motos de parque, muertos y heridos graves que siempre suponen una cifra más completa que solo la de las víctimas y nos da un mejor seguimiento de las tendencias. Aquí vemos que sí hubo una reducción muy consistente en la década anterior, pero en esta década ha habido ligeras oscilaciones, incluso con un poquito de mejora, pero cuesta mucho mejorar la seguridad de los vulnerables.

Aquí tenemos lo que es el perfil del motorista siniestrado en la ciudad, en la movilidad urbana. La mayoría de los accidentes son conflictos con otros vehículos, normalmente un choque frontolateral de un coche con una moto. Que el motorista pierda el control o se salga de la vía por otros motivos, porque haya gravilla o por lo que sea, supone un 31%. La edad es una edad mediana e incluso un poquito avanzada. No parece que sea un tema de novatos, porque como veis tienen más de catorce años de antigüedad en el carné. Hay un poco de todo: motos ligeras y motos medianas. Este es el perfil de la persona que sufre un accidente de moto en las ciudades. ¿Qué hacer para avanzar en la seguridad vial de estos usuarios? Nosotros lo que planteamos es el enfoque del sistema seguro. Seguro que no les suena extraño a los diputados de esta Comisión, porque es el enfoque que se utiliza actualmente desde cualquier política de Naciones Unidas. En cuanto a los vulnerables y, desde luego, en cuanto a la moto necesitamos usuarios

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 751

27 de septiembre de 2022

Pág. 4

más seguros, necesitamos vehículos más seguros, calles y carreteras periurbanas más seguras y una serie de políticas integradoras y políticas sostenibles.

Voy a dar un repaso rápidamente a qué nos referimos con estas cuestiones concretamente en el caso de la moto: vehículos más seguros. Para ANESDOR, como representantes de esta industria y de este sector profesional, nuestra primera responsabilidad es ofrecer vehículos cada vez más seguros. Automatismos, conectividad, vehículos hablándose con vehículos, hablando con la vía, todo esto existe en la moto. Igual que hay unos desarrollos en el coche, en la moto también existen. Hay desarrollos de la moto autónoma, hay desarrollos de conectividad, participamos muy activamente en el Connected Motorcycle Consortium, si además hablábamos de que la mayoría son choques de un coche con una moto, en el caso de la moto todo esto va a suponer un avance enorme y tenemos confianza de que supondrá una reducción muy fuerte de las víctimas de la moto. Esto es el futuro, y ojalá sea un futuro muy próximo, pero es el futuro. Actualmente lo que tenemos son ADAS, Advanced Driver Assistance System, igual que en los coches hay un paquete de ADAS, de ayudas electrónicas, en la moto los hay y las motos actuales disponen de todo tipo de ayudas electrónicas, más allá de los sistemas de frenado avanzado, de los controles de tracción y de las luces orientativas, la lista de ayudas electrónicas es enorme. ¿Qué problema tenemos? La edad del parque. La edad media del parque es mayor que la de los coches. Se sitúa ya en 17,2 años. Ahí es nada: 17,2 años de edad media en el parque español. Estos son datos de la Dirección General de Tráfico. Claro, las motos de hoy no tienen absolutamente nada que ver con las de hace diecisiete años o con las de hace una década. Por tanto, todas estas ayudas electrónicas, que tantas situaciones conflictivas y accidentes pueden ahorrar, no terminan de trasladarse al ciudadano.

Nuestro enfoque de la seguridad vial, y hablábamos del enfoque del sistema seguro, no puede quedarse solo en los vehículos. Hablamos también de usuarios más seguros y cuando hablamos de usuarios más seguros en el tema de la moto es muy importante el tema de la formación, el tema del equipamiento y también la concienciación de otros usuarios. En el tema de la formación, no es tanto la formación de los carnés, además estábamos viendo que el perfil del siniestrado era una persona con catorce años de antigüedad de carné, por lo que nosotros creemos verdaderamente en el concepto de la formación continua en todo en general, pero en la moto incluso más, empezando por la educación vial, donde afortunadamente ahora ya empieza a implementarse un programa de educación vial; la licencia de conducción, por supuesto, pero esto tradicionalmente ya está más desarrollado, y la formación post carné. Ofrecer cursos post carnet a los motoristas son reciclajes que nos tienen demostrado por estadísticas que son muy eficaces en la reducción de la siniestralidad de los motoristas. En ese sentido, nosotros venimos trabajando, ya se creó hace muchos años un certificado europeo de esta formación post carné, y ahora estamos esperando que llegue al mercado, que está costando un poquito, pero ojalá que lleguen pronto estos cursos certificados de la Dirección General de Tráfico: cursos post carné para motoristas.

En este ámbito de la formación no quiero pasar sin destacar el creciente uso de la moto en el ámbito laboral, tanto por el uso que la gente hace *in itinere*, para ir y volver del trabajo, cada vez se usan más *scooters* y motocicletas, pero también por el puro uso laboral. Todo el reparto, todo el *boom* del comercio electrónico, todo esto ha llevado a que cada vez haya más profesionales trabajando en la moto, por lo que estos necesitan una atención especial. No es lo mismo hacer unos recorridos esporádicos que pasar todo el día trabajando en este ámbito. Por tanto, es necesaria una formación específica para estos colectivos. Cabe recordar que los accidentes de moto con la cabeza tienen una diferencia muy sensible con los accidentes de coche. En el accidente de coche tú vas anclado al asiento, con un cinturón de seguridad y esto te permite predecir la posición del conductor después del accidente. En una moto y en una bici no puedes predecirlo, porque al instante siguiente al accidente ya está el conductor por un lado y el vehículo por otro. Esto nos obliga a desplazar muchos elementos de seguridad vial al propio conductor, al equipamiento del conductor o incluso a la propia infraestructura. En este sentido, también es importante el equipamiento del motorista. El equipamiento del motorista también se ha ido desarrollando tecnológicamente en los últimos años y aquí nosotros lo que planteamos siempre es un enfoque modular en función del tipo de moto, en función del tipo de uso que vayas a hacer se recomienda un equipo de protección u otro. No es lo mismo el que va a usar Marc Márquez en el circuito, que lo que va a usar un señor para ir a hacer un desplazamiento cortito, para ir a comprar el pan, que lo que tiene que usar este usuario profesional que pasa ocho horas al día utilizando una moto en el trabajo. Por tanto, necesitamos un enfoque modular en el equipamiento de protección del motorista.

Paso al tercer punto, a la infraestructura, que, como decía, está relacionado, porque mucha de la protección en estos usuarios, al no a ir anclados al vehículo, se traslada al equipamiento de protección y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 751

27 de septiembre de 2022

Pág. 5

a la infraestructura. Tradicionalmente las infraestructuras se han desarrollado para los coches, esto ya lo sabemos, tenemos esa herencia, pero cada vez es más necesario ir adaptando el propio diseño de las nuevas vías para considerar a todos estos usuarios vulnerables y, desde luego, a los motoristas, por lo que hay que ir implementando soluciones a todos estos problemas. En las imágenes podemos ver el diseño de la vía en esas zonas de parada avanzada, que ya se han ido extendiendo más, o el uso del carril taxi. Separar a los coches de estos vehículos les da más seguridad.

En cuanto a peligros urbanos, destacaría este concepto cada vez más —esta foto, con esas rayas amarillas y esos bancos de hormigón al lado del carril por donde circulan los vehículos— este urbanismo táctico que se ha venido utilizando para conquistar más espacio para el peatón. No estoy cuestionando para nada la necesidad de hacer ciudades más amables ni de ganar espacio para el peatón, pero, cuidado, hay que hacerlo sin dañar a otros usuarios de la vía. Cuando se avanza en este sentido de ganar espacio para el peatón, fenomenal, pero hagámoslo sin colocar elementos que puedan dañar a los usuarios de las bicis, a los usuarios de las motos o a los usuarios de los patinetes que van por el carril del coche y que, aunque sea a baja velocidad, pueden sufrir mucho daño con determinados elementos. Para reducir esto en las ciudades ocurre un poco como con la seguridad vial general, disponemos de mapas de calor y la toma de datos es muy importante, porque al final se observa que un gran número de accidentes se concentran en puntos muy determinados de la ciudad, del área urbana. Por tanto, es importante identificar esos mapas de calor e identificar esos puntos, ir a ver qué ocurre en esos puntos, hacer auditorías de seguridad en esos puntos —y aquí hacer actuaciones en un ciclo de mejora continua—, ver qué actuaciones podemos hacer, porque atacando específicamente y prioritariamente esos puntos lograremos avances más rápidos en la reducción de la siniestralidad. En el caso de estos usuarios vulnerables lógicamente el mantenimiento también es muy importante, porque daña más que en los vehículos de cuatro ruedas.

Ya cerrando mi intervención con el último elemento de esos cuatro puntos del enfoque del sistema seguro, quiero hablar de las políticas integradoras y de la necesidad de convivencia. El *motosharing* es una realidad. Afortunadamente en España es una buena noticia. El *motosharing* está muy presente en las ciudades de Madrid y Barcelona, podríamos decir que son capitales europeas del *sharing*. El *sharing* requiere también de unas políticas integradoras, porque presenta un comportamiento diferente, presenta mayor concentración en accidentes nocturnos, mayores incidencia de alcoholemias que la media, mayores casos de usos sin licencia que la media y, por tanto, requiere de una política específica que permita que el *sharing* se siga desarrollando, pero evitando los problemas de siniestralidad que pueda tener. Ahora que estamos en la implementación de las zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de 50 000 habitantes, ahora que se están desarrollando todos los planes de movilidad urbana sostenible, PMUS, en la mayoría de las ciudades españolas es muy importante que estos planes tengan un capítulo específico sobre la moto, porque, como hablaba al principio de la intervención, la moto es una realidad que cada día está más presente en las ciudades, que requiere unas necesidades específicas y, por tanto, para acertar en esa gestión es muy importante que el PMUS contenga un capítulo sobre la moto. El aparcamiento también es otro tema, porque tradicionalmente no ha habido aparcamiento para las motos y si queremos avanzar en quitarlas de las aceras hay que ir creando más y más plazas específicas para la moto.

Finalmente —y esta es la última de estas diapositivas—, políticas integradoras en el ámbito empresarial, decía que el uso urbano de la moto en gran medida es *in itinere*. Las empresas, cada vez más, van desarrollando planes de movilidad y es importante que esos planes de movilidad se desarrollen y contemplen también esos vehículos. Por tanto, como decía, para mejorar la seguridad vial de la moto: enfoque del sistema seguro y atención a todos estos temas que he ido repasando.

Muchas gracias por su atención.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Republicano, tiene la palabra la señora Granollers Cunillera.

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

Primero que todo quiero agradecerle su comparecencia, siempre nos es muy grato escuchar a los profesionales del sector para que nos den las máximas ideas de cómo tenemos que implementar las políticas para que después sean útiles a la población en este caso. Solo tengo tres preguntas para hacerle para que después me las pueda responder. Usted nos ha comentado que el parque de las motocicletas está envejecido y cómo les parecería que hubiera unas ayudas para la renovación del parque, si es que tienen que ser para una mayor seguridad vial. También nos ha explicado que hace falta una formación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 751

27 de septiembre de 2022

Pág. 6

post carné, en eso estamos totalmente de acuerdo, no solamente en la motocicleta, sino en todos los tipos de carné, pero sí que me gustaría que nos explicara cuántos años le parece que tendrían que pasar para hacer esta formación post carné y si le parece que con la renovación del carné de conducir sería suficiente también para hacer esta formación. Después, sobre la protección personal y el equipamiento para el motorista, nosotros nos planteamos como seguridad del trabajo que si tú estás trabajando de repartidor en una moto es como si estás trabajando en las alturas y no llevas un arnés. Nosotros pensamos que tendría que ser obligatorio un tipo de protección para los trabajadores de motocicletas, en este caso para los repartidores, y nos gustaría saber cómo lo ve y si piensa que es factible.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Fernández-Lomana.

El señor **FERNÁNDEZ-LOMANA GUTIÉRREZ**: Gracias, presidente.

Gracias, don José María, por su intervención. Estoy muy de acuerdo en la mayoría de las cosas que usted ha comentado. Yo soy usuario 100% de moto, pero el tipo de moto que yo utilizo es una moto clásica o *vintage*. Por ejemplo, una de ellas tiene sesenta años, es casi una reliquia. Me gustaría saber qué tipo de protección opina usted que tiene que poner el Gobierno o las autoridades para proteger a mucha gente que tenemos este tipo de parque móvil clásico, *vintage*, o como usted quiera llamarlo, y hombre, que no nos las quiten de en medio. Porque ya le digo que hay gente, como yo, que las tenemos como una joya.

Segunda cuestión. ITV para moto. Nosotros pensamos que la ITV, como muchas cosas que ocurren en nuestra nación, solo tiene un afán y un ánimo recaudatorio. Creo que están bien, creo que hay que comprobar los vehículos, pero creo que se ponen muchas trabas. Me explico, en las motos, sobre todo a nivel de homologaciones, cuando uno quiere homologar una moto, le empiezan a mirar si el retrovisor va aquí o allí, si el intermitente está un milímetro arriba o abajo, si la placa tiene este tamaño o tiene el otro, si el neumático tiene un tamaño o deja de tenerlo. Señores, a mí me gustaría que siguiéramos el protocolo que se puede seguir en Francia o en Estados Unidos y es que al final la moto tiene que estar en perfecto orden de revista. Me explico: los neumáticos tienen que estar en condiciones, tiene que llevar sus espejos retrovisores, tiene que llevar su asiento y tiene que llevar sus intermitentes —me explico—, pero no centrarse tanto en los problemas que ocasionan las homologaciones, que no sirven para nada, y encima les cuestan un dineral a los motoristas. Se lo digo, porque esto lo he hablado con un montón de motoristas y de asociaciones y al final tienen un ánimo recaudatorio.

También ha comentado usted que es cierto que ahora mismo tenemos una cierta invasión, que es positiva, de patinetes, de bicicletas, de motos de gran cilindrada o de menos. Ahora mismo, posiblemente, es más peligroso para todos nosotros ir por la acera que por la calle, porque yo lo veo constantemente: una bici que entra por la acera a toda velocidad o un patinete que, sin seguir ningún tipo de normativa, es un peligro. Me gustaría que usted nos hiciera una reflexión sobre esto. Es verdad que hemos avanzado mucho en el mundo de la moto, creo que un gran avance fue que el casco fuera obligatorio. Nos hemos ahorrado muchos problemas, muchos accidentes y sobre todo muchas lesiones. Es importante el que el material, como usted ha comentado, esté homologado, que esté en condiciones, porque al final en la moto, a diferencia del coche, la persona va al aire, o sea, el primer impacto lo recibe la persona, no como en un coche que lo recibe la chapa. La DGT dice que hay menos muertes de las que dicen las asociaciones de motos. ¿Este dato es real? ¿Qué datos manejan ustedes? Por un lado, la DGT dice que hay equis muertes y las asociaciones de motos comentan que hay menos.

Me preocupa también como motorista, usted también lo es, como algunos de los que estamos aquí, el tema de las carreteras, los guardarraíles, los quitamiedos, que como te vayas al suelo y te enganchen son auténticas guillotinas.

En principio, más o menos esto es un poco lo que le quería comentar. Muchas gracias por su intervención.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 751

27 de septiembre de 2022

Pág. 7

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Señor presidente, buenos días.

Señor Riaño, bienvenido a esta Comisión. Le deseamos toda suerte de éxitos, agradeciendo, por supuesto, la tarea ingente y magnífica realizada por su predecesor, el señor Matarí, aquí presente también. Muchas gracias por su presencia en esta Comisión. Es muy importante que acudan expertos como usted porque aportan luz para que los políticos desarrollemos bien la tarea que tenemos encomendada. Además es que usted representa a un sector fundamental en la industria española, más del 95% del mercado español alrededor del mundo de la moto. Ustedes son expertos, participan en foros de seguridad vial y en consejos asesores; en definitiva, son ustedes muy apropiados para exhibir todos los conocimientos que puedan enriquecer nuestra tarea.

No hay que olvidar el dato que usted ha dicho, que es fundamental, que hay más de 5734 000 motos censadas en la Dirección General de Tráfico, el 16% del parque, que es importantísimo, y que uno de cada ocho vehículos matriculados es una moto. Desde el punto de vista de la industria también muy importante el sector de la moto, son más de 22 000 personas. Además, contamos también, como usted dijo en una comparecencia, con el orgullo de ser los mayores productores de la moto eléctrica en Europa. La verdad es que remato esta loa que estoy haciendo de su sector diciendo, sinceramente, que su intervención no ha defraudado las expectativas que teníamos puestas.

Voy a pasar a formularle una serie de cuestiones. Algunas ya las ha contestado, porque su exposición ha sido tan completa que prácticamente me ha dejado desarmado de preguntas, pero hay alguna sobre la que todavía podríamos hacer algún matiz. ¿Por qué se venden más motos? ¿Cuáles son las motos mejores y más efectivas para circular por las ciudades para aligerar el agobio de tráfico existente? La cuestión de los seguros, pasar la ITV, ¿cómo está? ¿Está equilibrado? ¿Hay muchas denuncias por ausencia de los mismos? ¿La Dirección General de Tráfico lo controla perfectamente? El *motosharing* me preocupa enormemente, porque viene gente que no conoce bien el funcionamiento de la moto, se monta en ellas, encima por la noche, y ya sabemos todos lo que suele suceder. **(La señora vicepresidenta, García López, ocupa la Presidencia).**

¿La moto es menos contaminante que el vehículo y que los medios de transporte público colectivo de superficie? Educación. ¿Cree que los conductores de las motos tienen la habilidad suficiente para circular por las ciudades y que se la ha proporcionado el sistema actual de enseñanza o hay que reforzarlo, como usted ya ha apuntado? ¿Las personas que trabajan en la última milla están preparadas para ello después de tantas horas de trabajo? ¿Los gobernantes colaboran con las ciudades para que estas no sean un medio hostil indeseado por los propios ciudadanos?

Usted ha aludido al urbanismo táctico, que yo mencioné en una de los planteamientos que hice en una de las comisiones que hemos tenido. Educación vial, coexistencia pacífica entre motoristas y coches. ¿Está la gente educada suficientemente para que esto sea así? Limitación de las velocidades en las ciudades. ¿Es positivo para la moto y para aligerar la congestión del tráfico? Con respecto al envejecimiento del parque de motos, yo tenía dieciséis años, pero usted ha apuntado que es de 17,2, es espectacular. Aparte del Plan Moves, ¿qué entiende su asociación que podría hacerse? ADAS, ¿airbag obligatorio o voluntario? ¿Es necesario que se establezca un capítulo especial para las motos en los PMUS? Ahora mismo hay disparidad de opiniones. En San Sebastián, por ejemplo, se les iba a dejar pasar, no se les iba a dejar pasar, etcétera, etcétera.

Le hago la última pregunta. ¿Han hecho ustedes alguna aportación especial a la Semana Europea de Movilidad, recientemente finalizada?

Muchas gracias, don José María. Espero sus contestaciones. Muy amable.

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

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

El señor **ORTEGA DOMÍNGUEZ**: Gracias, presidenta.

Señor Riaño, muchas gracias por su exposición que creo que ha sido muy completa. Le quiero trasladar unas cuestiones sobre los estudios de su asociación y sobre lo que aquí nos ha expuesto, empezando por lo principal, que incluso lo tenemos puesto ahora en pantalla. ¿Cuál sería para usted la primera medida que habría que acometer para reducir la alta siniestralidad en el sector de las motos? ¿La formación, la mejora de las carreteras, las ADAS? Nos gustaría que nos dijera cuál sería la primera que habría que acometer.

Me gustaría también que me confirmara algunos datos. Se ha hablado aquí de que el 16% de los vehículos son motos y los accidentes en los que las motos están implicadas creo que están alrededor

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 751

27 de septiembre de 2022

Pág. 8

del 50% aproximadamente; sin embargo los atropellos de motos a peatones están en un 8%. Creo que esos son los datos, y me gustaría que me los confirmara, porque serían significativos en este campo de la de la movilidad urbana.

En su informe también hablan de la reducción de tiempos y de atascos. ¿Tienen ustedes medido qué impacto tienen en la siniestralidad de las motos las maniobras para reducir esos tiempos y esos atascos? ¿Tienen medido si esas mismas maniobras provocan una agresividad de otros conductores hacia la motocicleta? ¿Cómo se puede afrontar esa cuestión?

En otros estudios que han hecho, y que me han llamado la atención, hablan ustedes del tema de las medidas ambientales y de cómo hay un porcentaje muy alto, un 58%, de motoristas que no están cómodos con estas medidas ambientales. Hablan ustedes de que se clasifica de la misma manera para la zona de bajas emisiones a las motos y a los coches, y que eso habría que modificarlo. Me gustaría que me ampliara esto porque es una cuestión interesante.

Para finalizar, quisiera saber si tienen ustedes algún tipo de estudio sobre contaminación acústica en el sector.

Muchas gracias.

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

Para contestar a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor Riaño por un tiempo de diez minutos. Creo que así podemos cerrar la intervención. Gracias.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DEL SECTOR DE DOS RUEDAS, ANESDOR** (Riaño Sebastián): Muchas gracias a todos por sus preguntas. Va a ser un reto contestar todas en diez minutos, pero voy a hacer todo lo todo lo posible.

Respecto a la edad del parque y la necesidad de ayudas, les diré que ahora mismo el Plan MOVES está limitado a los vehículos eléctricos, está enfocado exclusivamente a la promoción de la electromovilidad. Eso no es un enfoque general a la renovación del parque. Por tanto, ¿un esquema de ayudas orientado, este sí, a la renovación del parque sería positivo? Sí. Cualquier política orientada a la renovación del parque sería positiva, incluso planes RENOVE antiguos serían positivos. Pero más positivo que todo eso serían medidas estructurales —lo citaré más adelante—, y la reforma de la fiscalidad de la automoción probablemente podría ser el mejor plan de renovación que se podría poner.

¿En qué momento hacer la formación poscarné? Creo que depende un poquito también de cada usuario; hay usuarios que adquieren la habilidad más rápido, otros que la adquieren menos rápido, que hacen un uso más intensivo y otros un uso más esporádico y, por tanto, transcurren más años. Creo que nadie quiere hacerse daño con la moto, lo importante es que se desarrolle esa oferta de formación, que haya verdaderamente una oferta abundante de esos cursos poscarné. Como nadie quiere hacerse daño, si es fácil y accesible ya irá cada uno formándose, en función de sus necesidades, para evitar problemas.

Equipamiento de protección. ¿Algo más obligatorio en el ámbito laboral? Yo creo que se podría analizar, por qué no. Desde luego, en un uso laboral intensivo si yo fuera trabajador en moto incrementaría el equipamiento de protección *motu proprio*. Probablemente habría que analizarlo y buscar un equilibrio, porque tampoco podemos vestir al trabajador de Marc Márquez, volviendo al ejemplo, porque también este trabajador tiene que desarrollar, incluso por seguridad, su trabajo en condiciones de comodidad. A 40 grados no podemos ponerle a trabajar ocho horas con un equipamiento que va a hacer que caiga mareado. Habría que estudiarlo, pero sí, lógicamente, debe haber más protección en el ámbito laboral.

La moto clásica. Creo que los vehículos clásicos en este país constituyen un patrimonio importantísimo de nuestra historia y, sin duda, son un elemento a proteger. En este sentido, nuestra asociación, en colaboración con otras asociaciones, está impulsando un real decreto sobre el vehículo histórico. Pienso que es uno de los valores que tienen nuestro país y nuestra historia industrial y económica y que es un patrimonio a proteger.

¿La ITV es demasiado rigurosa? ¿Están todas las pruebas OK? Nosotros creemos que como concepto la ITV y la comprobación de cuestiones básicas de seguridad es positivo, sin duda. Probablemente algunas pruebas no son acertadas. Muchas veces ese manual de ITV se ciñe más a las herramientas y a los utillajes de los que disponen las estaciones que a las necesidades de los vehículos, a veces se pone demasiado rigurosa en algunos puntos y no tanto en otros que quizás podrían ser interesantes. ¿Es susceptible de mejora? Sí, sin duda.

¿La bici, el patinete necesitan ordenarse? Sin duda. Una cosa es que haya más y otra que circulen por las aceras dañando a los peatones, que sin duda es la máxima prioridad, la punta de la pirámide de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 751

27 de septiembre de 2022

Pág. 9

movilidad urbana. Es un fenómeno novedoso y hay que regularlo. Por ejemplo, si comparamos los ciclomotores con las bicicletas eléctricas, los ciclomotores limitados a 45 kilómetros por hora, en ciudades a 30 kilómetros por hora, circulan a velocidades parecidas, el seguro, el carné, los requisitos de uno y otro hay un desequilibrio importante. Toda esta transformación de la movilidad va a requerir una adaptación de la regulación y una ordenación para evitar todas esas situaciones de conflicto que tanto peligro nos pueden traer.

¿Los datos de la DGT son fiables? A nosotros nos gusta contrastar mucho. Usamos datos de la DGT, lógicamente, son los registros oficiales de los que disponemos, pero también trabajamos mucho con otra fuente que son las aseguradoras. Las aseguradoras nos dan otra dimensión y otra profundidad de los datos. La DGT se basa en los atestados de accidentes, que tienen una limitación en el número de datos que se toman, y las aseguradoras tienen otro tipo de datos que nos dan otra foto complementaria y que nos ayudan mucho a entender los accidentes, por qué ocurren y, por tanto, cómo atajarlos. Por ejemplo, la DGT habla mucho de los accidentes de moto, y es normal, están presentes, habla mucho de qué hacer con los motoristas, pero no habla tanto de la convivencia con los otros usuarios de la vía. En el ámbito urbano, del que estamos hablando hoy, las aseguradoras nos dicen que dos de cada tres accidentes de moto son culpa de un coche que tira a la moto. Por tanto, si queremos evitar los accidentes de moto en la ciudad tenemos que hablar no solo con los motoristas, sino también con los usuarios de otros vehículos. Esta dimensión nos la está dando la foto de las aseguradoras.

Los guardarraíles. Inconcebible en el siglo XXI, sabiendo que es un elemento cortante, sabiendo que está muy presente en la siniestralidad. No tenemos datos específicos de la Dirección General de Tráfico, pero sí algunos estudios que nos dicen que en carretera hasta el 17% de las víctimas de moto tienen heridas graves o mortales causadas por estos guardarraíles. Por tanto, es inconcebible que a día de hoy, y conociendo este problema hace tantos años, no se haya resuelto.

Respecto al sector industrial, señalaba que es un sector relevante que ha tenido una historia importante. En España la automoción tiene un peso muy importante, un 11% del PIB, y la moto obviamente es más pequeña que el coche y es una partecita; pero no es una partecita despreciable, al contrario, en la transformación de la movilidad cada vez hay más vehículos ligeros. Como ha señalado, España, por ejemplo, ya es el mayor fabricante de moto eléctrica de Europa y, por tanto, tenemos una oportunidad industrial, una oportunidad empresarial. Ya hay trece marcas de moto eléctrica española, y esto hay que apoyarlo, hay que ayudarlo y hay que crear el suelo necesario para que estas empresas puedan apoyarse y podamos volver a desarrollar la industria de la moto en España, que tuvo épocas gloriosas con Montesa y Bultaco. Ahora tenemos una oportunidad para volver a hacerlo.

¿Por qué se venden más motos? Porque es un vehículo que ocupa menos espacio, por lo que se filtra en el tráfico congestionado, y además responde a las inquietudes ambientales —la gente cada vez está más concienciada— ya que es un vehículo que tiene menor impacto ambiental, incluso en su ciclo de vida completo, porque es más económico y consume menos. Por todas estas razones, cada vez tenemos más motos.

Los seguros, las ITV. De la ITV creo que ya hemos hablado. Creo que hubo una época en la que había problemas con los seguros de la moto, ya que era difícil acceder a ellos. Esto era porque se trataba a la moto igual que al coche, las aseguradoras no tenían una oferta específica. Luego se dieron cuenta de que realmente la responsabilidad de las motos en los accidentes es más bien baja y, por tanto, desde su perspectiva de negocio las aseguradoras vieron que la moto era un buen cliente. Por ello, ahora hay ofertas específicas de seguros para moto, incluso vemos en los anuncios de esto.

Motosharing. Hay que ayudar al *motosharing*, hay que apoyar los esquemas de vehículo compartido porque ayudan a la movilidad de las ciudades. Además, el *motosharing* tiene una gran aceptación. Dentro de las diferentes opciones de *sharing*, por ejemplo, el *motosharing* es más popular que el *carsharing*. ¿Por qué? Porque son vehículos más sencillos, porque es más económico para los jóvenes. Por tanto hay que ayudarlo. Eso sí, como he comentado requiere una atención específica precisamente para que este desarrollo sea sostenible.

La contaminación de la moto comparada con el transporte público. En la presentación que hemos entregado hay unos datos de descarbonización que sitúan a la moto muy cerca del autobús urbano en términos de CO₂ por pasajero y por kilómetro. La moto eléctrica incluso es muy eficiente. En cualquier caso, yo creo que también depende. Por supuesto, el transporte público es una parte a incentivar, pero desgraciadamente el transporte público tiene la limitación de las infraestructuras que requiere y que no se pueden tener líneas por todas partes ni cobertura total. La moto ayuda en esa movilidad periurbana en las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 751

27 de septiembre de 2022

Pág. 10

zonas residenciales, en las zonas rurales, incluso complementa la red de transporte público que no es infinita ni dispone de recursos infinitos.

La formación es necesaria. Se viene trabajando en esos cursos de formación avanzada, de formación poscarne para que haya una oferta de cursos certificados accesible, como decía antes, pero hoy día todavía no está en el mercado. Por tanto, es necesario acelerar esas gestiones en la Dirección General de Tráfico para que todo el despliegue de esa oferta de formación sea una realidad y la tengamos ya disponible para los consumidores. Educación vial, imprescindible y también mucho en la convivencia; es decir, educación vial no solo para los usuarios vulnerables, sino que hay que ahondar, porque muchos problemas están viniendo por la falta de convivencia y la falta de respeto. Ya hemos comentado lo de la edad del parque. Son necesarias medidas estructurales que ayuden, por ejemplo, la fiscalidad. ¿El *airbag* obligatorio? Obligatorio no, voluntario, porque es una tecnología todavía inmadura y depende. Yo hablaba del enfoque modular, en función del tipo de uso que vayas a hacer de la moto así tienes que equiparte. Por ejemplo, para un uso a baja velocidad y en una ciudad muy calurosa, el *airbag*, que por definición es impermeable, puede ser un problema. Todavía no está suficientemente desarrollado. ¿Tenemos mucha esperanza en esta tecnología? Sí. Por eso se viene desarrollando. En moto GP y en mil ámbitos estamos haciendo I+D, pero es prematuro obligar a todos los ciudadanos a gastar un dinero muy importante en una cosa que todavía está por ver. Hay que promocionarlo y hay que seguir viéndolo, pero hay que tener cuidado.

¿Capítulo moto en el PMUS? Imprescindible. Si consideramos el número de víctimas vulnerables que hay en el ámbito urbano, que decía que era el 82%, y un quesito muy importante de estos es la moto, es imprescindible. Desde la Federación Española de Municipios, desde la propia Dirección General de Tráfico, desde el Ministerio de Transportes, deberíamos facilitar herramientas, facilitar el capítulo moto estándar para el PMUS.

Hablando de la sostenibilidad y la movilidad de la moto hemos desarrollado acciones específicas durante la Semana Europea de la Movilidad. Primera medida. El factor primario desencadenante de un accidente de moto en un 89% es un factor humano. Por tanto, hay que actuar en la formación y en la concienciación, porque a veces ese factor es el motorista y a veces el conductor del coche que choca con una moto, como decía antes. Por lo tanto, prioridad para el factor humano y no solo para el motorista sino para el usuario del otro vehículo, especialmente en el ámbito urbano, donde decíamos que la mayoría son colisiones. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Los datos. Es el 16% del parque, pero no el 50% de los accidentes, es algo menos. En España hemos bajado de los 2000 muertos y estamos hablando de que alrededor de 400 son de moto. Por tanto, es una representación menor. En cualquier caso, tienen más representatividad que ese porcentaje del parque, es lógico, son usuarios vulnerables, y por eso precisamente requieren más políticas, más atención y más inversión.

Reducción de atascos. Hay estudios en este sentido que dicen que cambiar un 10% de motos por coches se traduciría en una reducción del 42% del tiempo perdido en los atascos. Esa es la barbaridad del potencial de mejora de la movilidad que presentan los vehículos ligeros, los vehículos de dos ruedas por su menor ocupación. Eso no quiere decir que los vehículos puedan ir haciendo zigzag entre coches, hay que regular el filtrado. Es bueno que estos vehículos se filtren y reduzcan el atasco, pero tienen que hacerlo ordenadamente, cuando los vehículos están detenidos en el semáforo es el momento de filtrarse y no en zigzag a alta velocidad. Por tanto, conviene regular el filtrado de tráfico.

Contaminación acústica. Tendemos a pensar que las motos hacen ruido, pero la realidad es que algunas motos hacen ruido. Las motos que alteran los sistemas de escape, que desgraciadamente, aunque cada vez menos, ha sido una actitud muy frecuente, son las que nos instalan en la idea de que todas las motos hacen ruido. Las motos nuevas homologadas hacen menos ruido que otros vehículos mayores. Por tanto, es necesario actuar en el control de esas manipulaciones para reducir los problemas y para quitar esa idea.

Finalmente, la última de las preguntas que me han planteado ha sido sobre las etiquetas ambientales. Sí en el caso de la moto. Ahora en el año 2023 abordamos la implementación de las zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de 50 000 habitantes, esos son 149 municipios en el territorio estatal, que van a confundirse probablemente a la hora de aplicar las restricciones a las motos. Visualmente las etiquetas de motos y coches son iguales, pero no quieren decir lo mismo, no significa que contaminen lo mismo. Una moto de la C y un coche de la C no tienen las mismas emisiones de CO₂ ni de NOx ni de partículas; la moto tiene unas emisiones sensiblemente inferiores y sin embargo se le están

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 751

27 de septiembre de 2022

Pág. 11

aplicando las mismas restricciones a la hora de entrar a la zona de bajas emisiones. Eso es un error, porque quien más contamina más restricciones que tiene que tener. Es una injusticia que actualmente ocurre. Es verdad que visualmente son iguales y hay que evitar esa confusión en los municipios. El capítulo PMUS moto puede ser una buena herramienta, y un ajuste en el diseño, en la clasificación de esas etiquetas, porque hay una etiqueta eco que va para los vehículos híbridos y no hay motos híbridas, por lo que esa etiqueta está desierta. A veces se establecen ayudas para que las administraciones públicas compren vehículos eco pero no pueden comprar motos eco, porque no existe la etiqueta. La hibridación son dos motores, y una moto tiene falta de espacio y no se le puede subir mucho peso. Por eso no se ha desarrollado mucho, al contrario, han ido directas a eléctrico. Tenemos una etiqueta eco desierta y una confusión en los niveles de contaminación, por lo que el tema de las etiquetas es algo por resolver.

Con esto creo que he respondido a todas sus preguntas, que han sido muy amables.
Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias al ponente por sus explicaciones sobre este importante asunto referido a la movilidad y a los vehículos de dos ruedas. Esperamos poder seguir colaborando con usted en el futuro.

— DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE LA ASOCIACIÓN DE MARCAS Y BICICLETAS DE ESPAÑA, AMBE (FREIRE VALDERRAMA). (Número de expediente 219/000892).

El señor **PRESIDENTE**: En segundo lugar, se aborda la comparecencia del señor Freire Valderrama, secretario general de la Asociación de Marcas y Bicicletas de España. Le doy la bienvenida como presidente de la Comisión y como usuario de todo tipo de bicicletas.

Tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ASOCIACIÓN DE MARCAS Y BICICLETAS DE ESPAÑA, AMBE** (Freire Valderrama): Gracias, presidente.

Señorías, es un placer y un honor comparecer hoy aquí ante esta Comisión como secretario general de AMBE, de la Asociación de Marcas y Bicicletas de España. Nos consta a todo el sector de la bicicleta, tanto a las asociaciones de usuarios como, por supuesto, a la industria, y también a la Mesa Española de la Bicicleta, la labor tan importante que desde esta Comisión se realiza para proteger a los ciudadanos, a todos los usuarios de la vía y, en especial, a los más vulnerables, entre ellos, a los peatones y a los ciclistas. **(Apoya su intervención en una presentación digital).**

En España, la industria de la bicicleta creo que es una enorme desconocida que ha sufrido, además, una transformación enorme en los últimos años. Si me lo permiten, en el inicio de mi intervención me gustaría dar algunos datos sobre nuestra industria y su relevancia. La industria española de la bicicleta lidera el crecimiento en producción, exportaciones e inversiones para atraer la fabricación local de productos del sector ciclismo, y nuestro potencial, ligado principalmente a la movilidad, es aún enorme. Como muestra un botón. Ocho de cada diez bicicletas eléctricas se producen de manera local en Europa y muchas empresas de bicicletas, componentes y accesorios han apostado por invertir en nuestro país para producir más cerca de sus consumidores finales. Nosotros desde AMBE representamos a más de cincuenta empresas que producen, importan y distribuyen bicicletas, componentes y accesorios, que representan aproximadamente el 65% de la facturación del sector en nuestro país, y si bien es verdad que es un sector muy atomizado, sería muy difícil representar a mucho más del 65%. Nosotros, como voz del sector, hacemos esta esta labor de representación.

Como pueden ver en esta diapositiva, la facturación del sector de la bicicleta, que en España está compuesta por más de 360 empresas y más de 3000 tiendas y talleres, se ha duplicado en los últimos seis años, alcanzando prácticamente los 3000 millones de euros de facturación. Aquí tienen los datos de crecimiento a un año. En el año 2021, el crecimiento del número de empresas fue superior al 6%, casi el 7%, el número de fabricantes aumentó más del 7%, y sigue subiendo año tras año el número de tiendas. Esto se refleja en un crecimiento constante del empleo, ya que 25000 familias dependen de manera directa de la industria de la bicicleta y otras tantas de manera indirecta, así como en la creación de muchas nuevas empresas, como he indicado con los datos tan positivos del año 2021, que además consolidan una tendencia de crecimiento durante la última década.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 751

27 de septiembre de 2022

Pág. 12

Como conocen sus señorías, España es un país líder en la industria de la bicicleta internacional. Aquí, más o menos, quien use la bicicleta como forma de ocio, deporte, turismo o en sus desplazamientos diarios, puede reconocer muchísimas marcas de bicicletas que operan en nuestro país, algunas nacionales y también otras internacionales. Según los datos publicados por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, solo en el año 2021, las exportaciones de nuestra industria nacional se incrementaron casi un 50%. La producción nacional de bicicletas creció más del 75% en el último año. Los datos provisionales de 2022, también disponibles en la *web* del ministerio, reflejan esta tendencia positiva. Por tanto, seguimos hablando de una consolidación de este crecimiento en los últimos diez años, que quizá se ha acelerado en los últimos tres años. Además, según el Eurostat, la Oficina Estadística de la Unión Europea, España es el país miembro de la Unión Europea que más bicicletas y bicicletas eléctricas exportó fuera de la Unión el año pasado. No sé si se pueden ver bien los datos, pero prácticamente duplicamos a Alemania en número de bicicletas, en unidades de bicicletas, y en bicicletas eléctricas exportadas en el año 2021 fuera de la Unión Europea. A esto, como todos conocen, se ha sumado un aumento de la demanda interna histórica que ahora necesitamos sostener para garantizar el empleo y nuevas inversiones, para lo que necesitamos, sin duda, la implicación de las administraciones públicas. Este *boom* de la bicicleta nos ha beneficiado y ha hecho que muchísimas empresas piensen en producir más cerca de su consumidor final o de aquellas empresas a la que proveen, pero sabemos que, de alguna manera, durante la pospandemia hemos vivido un poco de regalado y si realmente queremos consolidar estas inversiones y este crecimiento en el empleo tenemos que seguir apostando por la bicicleta en nuestro país. Solo en el año 2021, en España, se vendieron más de 1,5 millones de bicicletas, de hecho, casi 1,6 millones. El vehículo eléctrico más popular entre los españoles, con un millón de unidades en circulación por nuestras calles y carreteras, es la bicicleta eléctrica o la bicicleta de pedaleo asistido, a la que antes hacía alguna referencia nuestro compañero de ANESDOR. La bicicleta eléctrica, que está regulada por una normativa europea, como saben, siempre requiere del pedaleo para que intervenga esa asistencia eléctrica. Según esta normativa europea se considera, a todos los efectos, como un ciclo o una bicicleta. La irrupción de la bicicleta eléctrica es una de las oportunidades más claras para la movilidad en nuestras ciudades y también, por supuesto, para nuestra industria. La bicicleta eléctrica abre las puertas a un uso mucho más extendido de la bicicleta y más diverso, porque independientemente de tu condición física, de tu edad, de la orografía a la que te enfrentes o de la distancia que quieras recorrer, facilita muchísimo las cosas como forma de ocio, pero, por supuesto, también como medio de transporte. Además, todos los estudios disponibles reflejan que quienes usan bicicletas eléctricas usan la bicicleta más a menudo y también para desplazamientos más largos. Eso también contribuye a la sustitución de más desplazamientos que hacían en vehículos más contaminantes y menos saludables, manteniendo a la vez la misma cantidad de actividad física, dado que estas personas usan la bicicleta más a menudo y para más distancia. Entonces, no perdemos ese componente tan importante de la bicicleta como vehículo saludable, junto a caminar, que es la forma más saludable de moverse, porque requiere esta actividad física suave, que es la más recomendada por los organismos internacionales de salud.

En el tema que nos ocupa hoy, que es la seguridad vial en el ámbito urbano, en el marco de la nueva movilidad, ahí es donde creemos que la bicicleta, como medio de transporte urbano, juega un papel fundamental y es clave para el futuro de la movilidad, ya lo veremos en muchísimas ciudades españolas, en algunas incipientes, en otra consolidándose, algunas llevan veinte, quince, diez, cinco o un par de años apostando en serio estratégicamente por la bicicleta. Pero también es clave para el futuro de nuestra industria y para el futuro de la calidad de vida en nuestros pueblos y ciudades. Sin duda, la mejor manera en la que podemos apoyar el uso de la bicicleta en las zonas urbanas —y en el ámbito en el que nos ocupa en esta Comisión que es mejorar la seguridad vial— es dotando a nuestros pueblos y ciudades de buena infraestructura para circular en bicicleta. Aquí hay un consenso unánime entre todos los expertos, usuarios, la industria, la Red de Ciudades por la Bicicleta, que representan a más de 1000 ayuntamientos en España, de que necesitamos redes completas, segregadas, continuas, de calidad y cómodas, de carriles bici. Esta es la mejor apuesta que podemos hacer por la seguridad vial y por el fomento de la bicicleta en zonas urbanas. Sabemos que funciona, porque, como os comentaba, ya son muchas las ciudades de toda España que han apostado por estas redes de carriles bici conectados, carriles bici que no desaparecen, mallas continuas de calidad y que ofrecen esta comodidad que requieren los ciclistas, porque, al fin y al cabo, cuando hablamos del uso de la bicicleta, el ciclista no es una persona extraña y menos aún en las ciudades en las que el uso ya está generalizado. Había estadísticas recientes sobre Barcelona o Sevilla, en las que el 65% de la población usa la bicicleta al menos un par de veces a la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 751

27 de septiembre de 2022

Pág. 13

semana, esto se ha convertido en una normalidad. Si bien yo aquí destaco el caso de la construcción de la red de carriles bicis en Sevilla, porque, aunque no se puedan apreciar las fechas, solo del año 2004 al 2006, de izquierda a derecha —arriba—, se trazó una primera malla de carriles bici seguro. El impacto que tuvo eso en tan solo dos años fue multiplicar por once el uso de la bicicleta y, curiosamente —y luego lo abordaré—, tuvo un efecto muy llamativo en la seguridad vial y es que había menos accidentes que involucraban bicicletas cuantas más personas circulaban en bicicleta por la ciudad y es que la mejor apuesta por la seguridad vial es el fomento del uso de la bicicleta. A más ciclistas, más visibles, más seguros y menos riesgos, así lo asegura la literatura científica y todos los estudios en la materia. Esto que se conoce como *safety numbers* o seguridad en números es fundamental en este cambio de paradigma en el que, si el 65% de la población usa la bici, cuando coges un coche o una moto, también eres un ciclista, aunque a la vez en ese momento está circulando con un vehículo diferente, lo que genera una nueva dinámica en la ciudad en la que estás más pendiente y en la que, de alguna manera, nos comportamos todos de una manera en la que se incentiva la convivencia entre los diferentes vehículos —que es la clave—, por supuesto, siempre teniendo en la cúspide de esta pirámide a los peatones, que deben ser y son los reyes de la ciudad. Por supuesto, no solo son infraestructuras en términos de carriles bici, también necesitamos aparcamientos para bicicletas en la calle, en los edificios públicos, en las empresas privadas y en los lugares de trabajo. Esto es fundamental, aquí las administraciones públicas también pueden hacer una gran labor. Es sorprendente, porque en este estos últimos meses he ido a una biblioteca pública sin aparcabicis y este verano a una piscina universitaria sin aparcamiento para bicicletas y no se me ocurren dos espacios en los que no puedan ser más básicos y en los que las administraciones deberían de dotar de infraestructuras ciclistas. Esto ocurre en algunas ciudades españolas, pero no en otras. Yo creo que es necesario, a nivel estatal, promover el aparcamiento, aparte también de la infraestructura para circular. Es esencial y urgente también adaptar la normativa.

Perdonad. Antes de entrar en la normativa, quería hacer una mención que definitivamente está ligada a la normativa, porque son datos de la DGT. Como conocerán en esta Comisión, en los datos consolidados de siniestralidad vial del pasado 2021, que los ha publicado la DGT hace unos días, se hace una comparativa con el año 2019. Hemos hablado de un *boom* del uso de la bicicleta. En los datos se estima que el uso de la bicicleta, de media, en España ha aumentado más de un 50%. Tenemos cientos de miles de nuevos ciclistas en las calles, carreteras y caminos de España. Sin embargo, en nuestras ciudades el número de ciclistas fallecidos en bicicleta ha descendido un 34%. Es decir, de todos los vehículos y de todos los tipos de uso de la vía es el que más desciende, ha habido once fallecidos menos que en 2019, ojalá fueran cero, aunque todavía no, pero esto corrobora lo que dice toda la evidencia científica y académica: Que la mejor forma de apostar por la seguridad vial es apostar por la bici y porque haya más gente que vaya en bici. En esto esta Comisión tiene un papel fundamental, porque vais a jugar un papel muy importante en la reforma del Reglamento General de Circulación y nosotros, desde todos los colectivos ciclistas, podríamos decir que nuestro Reglamento General de Circulación, con suerte, está actualizado a finales del siglo XX. Realmente necesitamos entrar en el siglo XXI en términos de legislación, porque así lo demandan no solo los ciudadanos, sino también las administraciones públicas más cercanas a los ciudadanos, que son los ayuntamientos. Aquí os pongo tres ejemplos de las alegaciones de la Red de Ciudades por la Bicicleta que, como comentaba, representan a más de 1000 municipios de España, que son pequeñas cosas que pueden hacer la vida mucho más fácil a los ciclistas en la ciudad. Por supuesto, no solo esta reducción en la velocidad a 30 kilómetros/hora, no generalizada, pero sí en muchos tipos de vía, que seguro ha tenido un impacto muy positivo en esos datos de la DGT que presentábamos en la diapositiva anterior. Lo que se permite a la hora de circular en bicicleta por muchísimas ciudades de la práctica totalidad de los países europeos y lo que muchas ciudades españolas también reclaman es permitir el paso recto o el giro a la derecha para bicicletas ante semáforos en rojo, siempre cediendo la prioridad a peatones y a otros vehículos; y esta es una medida que funciona perfectamente.

Como industria recibimos constantemente quejas de ciudadanos sobre algo que es que no les dejan llevar a los niños en la bicicleta, porque en la normativa solo se pensaba en el tándem como una bicicleta que pudiera llevar a más de una de una persona. Queremos normalizar el transporte de menores en bicicletas y ciclos. Estas fotos que veis ahí son tres familias y son tres coches menos a la puerta de la escuela, que es algo extremadamente positivo para la seguridad de todos los usuarios de la vía, pero también queremos normalizar el uso de remolques en bicicletas y ciclos. No he venido en bicicleta al Congreso, porque vivo tan cerca que llegaría demasiado rápido, porque desde la oficina hasta aquí son solo ocho minutos andando, pero me he encontrado con un remolque. Esa persona en ese remolque

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 751

27 de septiembre de 2022

Pág. 14

estaba incumpliendo la ley. La verdad es que no tiene sentido, porque es poner puertas al campo, y realmente tenemos que ser ambiciosos a la hora de actualizar nuestra legislación o, por supuesto, permitir circular a bicicletas en contrasentido en calles unidireccionales, a lo que yo he encontrado en España un gran rechazo, pero desgraciadamente he tenido que vivir fuera de España muchos años y esta es una práctica totalmente normal y perfectamente segura. Estas medidas son solo algunas de las que podemos poner en marcha, además de manera rápida, decidida y que tienen un amplio consenso por parte de las administraciones locales, de los usuarios de la bicicleta, de las asociaciones y también de la industria. Además tendrían un impacto enormemente positivo, como comentaba con el ejemplo de las familias a la puerta del colegio, sobre la salud y sobre la calidad de vida en nuestras ciudades. Al fin y al cabo es dar opciones a la gente de libertad, de elegir si quiero ir en bicicleta, quiero ir en coche, quiero ir en transporte público o quiero caminar, de manera siempre ordenada, pero que siempre se pueda hacer en condiciones de seguridad y nosotros, desde el sector de la bicicleta, no pedimos más que tener la libertad de poder circular en condiciones de seguridad, sin miedo a que un policía local te pare y te diga está prohibido llevar un remolque o en otras situaciones que se dan en el día a día en nuestra ciudad. Aparte de la seguridad vial, la bicicleta es una aliada perfecta para hacer frente a las crisis que nos acechan. Hablamos de independencia energética y hablamos de un vehículo que apoyaría totalmente al país: No usando tantos coches o, al menos, ahorrando un poco en combustible que importamos de fuera, desde países que están muy lejos, lo que me parece que prácticamente es un acto patriótico; por supuesto, contribuyendo a la reducción de emisiones de CO₂—creo que todos somos conscientes del papel que puede tener—, y para la salud física y mental, que ha sido una de las principales razones dentro del *boom* del uso de la bicicleta, porque de repente la salud ha pasado a la primera plana de nuestras vidas durante un año y medio y ahora somos conscientes de lo importante que es tener una vida saludable, de practicar actividad física y si puedo ir al trabajo en bici mucho mejor, no todos los días, a lo mejor de vez en cuando, o de salir a la montaña o a la carretera para practicar mi deporte preferido. Además, no solo es una cuestión de salud, también es un apoyo a las familias. Como les decía, muchos ciudadanos demandan estos cambios por lo que representa nuestro sector en la creación de empresas y de oportunidades de negocio. Desde nuestro punto de vista, la mejor forma en la que el legislador puede hoy en día apostar por la seguridad vial, por todo lo expuesto, por la calidad de vida y a su vez por nuestra industria nacional, es con el necesario impulso de la bicicleta como medio de transporte.

Para ir cerrando mi intervención, porque la verdad es que estoy deseando responder a sus preguntas, voy a exponer una serie de ideas o de medidas que consideramos desde la industria —y que también compartimos con las asociaciones de usuarios y con la red de las administraciones públicas— y que nos parecen básicas a la hora de promover la bicicleta en nuestro país. Todo el mundo conoce la polémica de las mascarillas y de la bajada del IVA de las mascarillas, a este tema se le dio muchísimas vueltas durante varios meses, básicamente porque a nivel europeo tenemos un listado de bienes y servicios sobre los que los países miembros de la Unión se ponen de acuerdo si se les puede bajar el IVA o no. Esto ha acelerado el proceso de actualización de este listado. El pasado 21 de diciembre de 2021 el Consejo de la Unión Europea acordó incluir la bicicleta, la bicicleta eléctrica y la reparación de bicicletas en la lista de bienes y servicios que pueden disfrutar del IVA reducido, con el efecto tan positivo que tendría para la adquisición de bicicletas por parte de las familias y para la reducción de la inflación. Por ello, hemos solicitado al Gobierno de España que baje el IVA y además que no permita una competencia por parte de los países de nuestro entorno ante la bajada de IVA que ya tienen sobre la mesa. Yo soy de Ayamonte, que es un pueblo fronterizo, y vamos a Portugal si la gasolina está más barata allí, pero ellos siempre vienen a Ayamonte a echar gasolina, porque llenar un tanque de un coche puede suponer una diferencia semanal o mensual importante para una familia. Imaginaos una bicicleta eléctrica que, sin duda —y con todos mis respetos a la bicicleta convencional que amo—, va a ser buena parte del futuro de la movilidad en bici y de nuestras ciudades, pero también para el deporte y para muchísimas otras situaciones. El precio medio de una bicicleta eléctrica en España es más de 2000 euros. Por 2000 euros yo no solo voy de Ayamonte a Portugal a comprar una bicicleta con un IVA reducido y lo mismo, por supuesto, desde Sevilla o quién sabe si desde Madrid, si voy con amigos y nos compramos varias. Esto tendría un efecto devastador para nuestra industria que, como os decía, es una industria en crecimiento y es una industria que crea empleo. Igualmente pasa con la implementación de ayudas a la compra de bicicletas, bicicletas eléctricas y bicicletas de logística de última milla, tanto para particulares como para autónomos y para pymes. Ahí tenéis un ejemplo de las ayudas que se acaban de renovar en Francia, hay ayudas en Portugal, en Italia, en Letonia, en Rumanía y en Suecia. Hace diez años solo había ayudas en tres países, pero hoy en día

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 751

27 de septiembre de 2022

Pág. 15

prácticamente hay ayudas en todos los países menos en España. Estas ayudas a nivel estatal que, como decía, son generalizadas en nuestros países vecinos, solo las aplicaban en España algunos ayuntamientos y algunas comunidades autónomas con un éxito rotundo. La Xunta de Galicia anunció hace tres días que duplicaba la partida para compra de bicicletas, porque se ha agotado en días. En el Ayuntamiento de Elche se agotó en horas. El Gobierno de Navarra aprobó unas ayudas para reparar bicicletas. Esto es muy interesante, porque tenemos bicicletas que están ahí y una ayuda para reparar una bicicleta animaría a mucha gente a sacarla del trastero. Ha habido 5000 solicitudes que se han acabado en un momento. Realmente estamos hablando de medidas populares y de medidas que además tienen un impacto sobre la salud, sobre el ahorro y, por supuesto, sobre la industria nacional. Conociendo todos esos resultados tan positivos, otros países incluso se han permitido analizar el efecto que han tenido estas ayudas sobre la reducción de CO₂, pero también han analizado el impacto que han tenido sobre sus industrias nacionales. Los datos de Francia prácticamente son espectaculares, porque Francia ha apostado por su industria de la bicicleta como prioritaria, sobre todo la que está muy ligada a la movilidad eléctrica. También solicitamos al IDAE que establezca un plan específico, a nivel estatal y gestionado por las comunidades autónomas, para ayudar a la compra de bicicletas.

Por ir terminando, solicitamos una dotación presupuestaria en los Presupuestos Generales del Estado para implementar la Estrategia Estatal por la Bicicleta, que fue aprobada en Consejo de Ministros en junio del año 2021, e incentivos fiscales para las empresas y para los trabajadores para adquirir flota de bicicletas para los empleados para que puedan desplazarse en bicicleta al trabajo. Estas son algunas de las medidas que creemos clave para el fomento de la movilidad sostenible y saludable en los pueblos y ciudades de España.

Si bien todos somos conscientes del impacto tan positivo que tiene la bicicleta para reducir emisiones, sobre la salud de la población y para la calidad de vida en nuestras ciudades, como representante de la industria, permítanme que me centre en los aspectos económicos y estratégicos que de alguna manera van de la mano: La independencia energética; la lucha contra el cambio climático y la apuesta por una industria nacional que crece, pero que, sin duda, necesita de políticas que apuesten por la bicicleta para sostener la demanda, porque, como comentaba, tenemos unas cifras de demanda espectaculares, pero dudamos de que esto se pueda mantener sin las políticas públicas adecuadas e incentivando la inversión, que es lo que están haciendo las empresas, muchísimas de ellas confiando en volver a España para producir bicicletas, componentes y accesorios. Solo les daré un dato, antes hablábamos de motocicletas, he estado mirando los datos del ministerio y por cada moto que se produce en España se producen quince bicis. En términos de volumen significa casi cuatro veces de facturación. Sin embargo, la industria de la bicicleta nunca ha estado considerada como una industria que forme parte de este conglomerado, de ese porcentaje del PIB, y de la creación de empleo en nuestro país. Yo creo que es necesario —y agradezco estos foros— que realmente podamos dar a conocer estos datos, que además son públicos, y que están en la web del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

Ya para cerrar, la verdad es que necesitamos hacer de este país un lugar más próspero, ya que todos estamos de acuerdo en que ir al trabajo o al colegio en bicicleta esté al alcance de todos, independientemente de tu edad, de tu condición física, de tu poder adquisitivo o de donde vivas.

Muchísimas gracias a todas sus señorías y quedo a su disposición para las preguntas que puedan tener.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias por su interesantísima ponencia. Creo que es un sector muy importante y en el que todos los que estamos aquí, no solo diputados, sino incluso también los trabajadores de la casa, vemos un enorme potencial.

En primer lugar, para preguntar al compareciente, tiene la palabra la señora Granollers, por el Grupo Parlamentario Republicano.

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

Señor Freire, muchas gracias por sus explicaciones. Le adelanto que quizá no me pueda quedar a las respuestas, pero no por eso voy a dejar de escucharlas, porque las voy a escuchar después más tarde. Estamos totalmente de acuerdo en que se deben de impulsar los aparcamientos, tal como ha dicho, y más en zonas donde hay un alto porcentaje de estudiantes que quizá son quienes ahora están utilizando más las bicicletas. Igualmente estamos de acuerdo con el IVA reducido para la compra de bicicletas y con las ayudas para la renovación de los parques de bicicletas o, incluso, para la reparación de bicicletas que muchos tenemos en el trastero y que ya no estamos utilizando. Lo que sí que me preocupa o que veo que quizá no se están impulsando son las políticas en las zonas rurales, o sea, se están realizando muchas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 751

27 de septiembre de 2022

Pág. 16

políticas para impulsar la bicicleta en las zonas urbanas, pero, en cambio, en las zonas rurales, que quizás sean sitios donde lo tendríamos más fácil y donde tenemos menos medios de transporte para una movilidad, nos encontramos con que hay pocos trayectos que se realicen en bicicleta de un núcleo de población pequeño hacia otro o incluso hacia la capital de la comarca para después continuar el trayecto en tren o en autobús. ¿Qué política le parece que tendríamos que impulsar para que esto se pudiera solucionar? Le parecería que el ciclista tendría que tener una formación obligatoria en seguridad vial, más allá de la que se pueda adquirir ahora en las escuelas, si más adelante cree que sería necesaria para conocer señales o para conocer el terreno por donde pasa. Otra pregunta, que no la ha expuesto, pero en la que sí que tuvimos mucho debate en la Ley de Seguridad Vial, es si el casco tendría que ser obligatorio para las bicicletas y si esto desincentiva el uso de las bicicletas, ya no para una movilidad urbana, que entiendo que sí que lo tiene que ser para evitar posibles daños en una caída, pero, por ejemplo, en vías verdes o en espacios destinados solamente a la bicicleta.

Gracias.

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

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

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

Muchísimas gracias también al compareciente por su explicación sobre cómo ve la actual situación en España en el mundo de la bicicleta. Me ha contestado a muchas de las preguntas que le iba a plantear. El sector realmente es pionero en Europa, pero, sin embargo, no somos pioneros en legislar sobre la bicicleta ni tampoco en las ayudas que el sector requeriría para potenciar el uso de este vehículo. Quisiera preguntarle, a raíz de la aprobación de la reciente Ley de Tráfico, si ustedes consideran que había alguna medida que ha quedado fuera y que se podía haber recogido en esta reforma de la Ley de Tráfico que se ha aprobado recientemente. Sobre el seguro obligatorio de la bicicleta, qué opinan en el sector sobre un seguro obligatorio, porque no olvidemos tampoco que si el ciclista es vulnerable ante los vehículos, los peatones son vulnerables ante los ciclistas. Por ello, una formación obligatoria sería necesaria por lo menos para tener unos mínimos requisitos para interactuar con el tráfico rodado y conocer las señales.

Sobre el tema de la matriculación de las bicicletas, qué piensa sobre la matriculación de las bicicletas. Sobre el uso de la bicicleta eléctrica, que compite con los patinetes eléctricos, piensan que, en los próximos años, a raíz de la legislaciones nuevas, con el uso del patinete eléctrico, que es mucho más cómodo a la hora de poder llevarlo e incluso subírselo a la oficina o al domicilio y demás, el sector de la bicicleta eléctrica ha tocado techo en la ciudad, en lo que es el uso de la misma en la ciudad, porque obviamente en la carretera y en el campo van a proliferar la bicicleta y la bicicleta eléctrica, pero, en la ciudad, ¿cree que en un futuro, a corto o medio plazo, puede ser reemplazable por los patinetes eléctricos?

Muchísimas gracias por su exposición.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alcaraz, por sus interesantes reflexiones.

Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Gázquez Collado.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Gracias, presidente.

Como decía el compareciente, efectivamente esta es una Comisión en la que se escucha y en la que se organizan muchos temas y hay que dar la enhorabuena al presidente anterior, el señor Matarí, y al presidente actual, el señor García Egea, no porque sean de mi partido, sino porque son personas a las que realmente les gusta escuchar a la sociedad, porque tengamos una Comisión muy viva. **(El señor presidente hace gestos afirmativos)**. Quería saber, porque ha destacado el papel industrial de la fabricación de las bicicletas, si han participado en algún PERTE y qué grado de ejecución han tenido cualquiera de los programas de los PERTE dentro de la movilidad sostenible, que lógicamente incluye este tipo de movilidad. Por otra parte, ya solo como un apunte, parece que es un medio muy limpio, pero las baterías hay que cargarlas. Es decir, no vale pensar que un coche está echando humo, cuando los motores de explosión hoy en día están hiper optimizados, y pensar que la batería se carga con cualquier otro tipo de energía. No tenemos que fingir que con la bicicleta eléctrica, por supuesto, no con la bicicleta normal, tenemos el problema de las baterías que hay que almacenarlas y hay que ver cómo se gestionan después en el vertedero.

Tengo varias dudas. Por un lado, el casco en las ciudades, que ya lo han puesto de manifiesto otros compañeros, para mí sigue siendo una duda, porque yo entiendo que si un motorista tiene que tener un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 751

27 de septiembre de 2022

Pág. 17

casco o tiene que llevarlo, cuánto más un ciclista. Exactamente igual con la formación obligatoria, que también la ha puesto de relieve algún compañero en intervenciones anteriores, y el seguro, yo he sido atropellada por una bicicleta en una ciudad y no tenía ningún seguro. Es decir, realmente yo creo que nos vale coger lo bueno, pero también hay que coger lo malo, cuando queremos estar regulados y cuando queremos estar en todo el sistema.

En cuanto a los carriles bici, las mallas y todo esto que ha mencionado, yo creo que para hacer que la bicicleta sea más amable, ya que ustedes se quejan de que quizá no es muy amable, no tiene que parecer una imposición. A mí, por ejemplo, me gusta ir en bicicleta, pero me gusta ir por el campo, a mí no me gusta ir por la ciudad, ni por la geografía, ni por la orografía, ni por la climatología, porque yo vivo en una ciudad en la que es muy complicado ir en bicicleta. Tampoco me gusta que me lo impongan, es decir, a lo mejor yo tengo que ir vestida de una manera, porque no puedo ir en bicicleta mojada, tengo que llevar una serie de proyectos que pesan mucho y en la bicicleta me pesarían mucho más si no es eléctrica. Se trata de dejar al ciudadano que elija, como siempre la libertad de elegir: si quiero ir en coche, tengo que ir en coche; si quiero ir en bicicleta, en moto o si quiero ir caminando, pero que no haya esa imposición de: Tenemos que hacer las ciudades malladas y con redes. Por supuesto que sí, las ciudades nuevas las van a tener, pero en las ciudades antiguas el encaje es mucho más complicado y, sobre todo, no hay que imponer un modelo de movilidad.

Hay un tema que no he entendido que es el circular en contrasentido. Ahí también tengo que decir que yo no estoy de acuerdo en absoluto, porque creo que es bastante inseguro. Sencillamente, es lo que nos pasa cuando vamos al Reino Unido, al cruzar una calle tú miras en el sentido del coche y no estás mirando en el sentido contrario. Si te atropella una bicicleta, estamos en lo mismo. Circular en contrasentido, eso con un peatón, por poner el vértice de la pirámide, y hacia abajo con los coches y con otro tipo de vehículos exactamente igual.

Por último, estoy absolutamente de acuerdo con usted en bajar el IVA, sin duda, no solo de la bicicleta, sino de alimentos y de muchos más productos, porque realmente es absolutamente necesario para la población española tan mal como lo está pasando en la actualidad.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra, por el Grupo Socialista, la señora González Laso.

La señora **GONZÁLEZ LASO**: Gracias, presidente.

Señorías, buenos días. Desde el Grupo Socialista, y en mi nombre propio, saludamos a don Jesús Freire Valderrama, que es el secretario general, según ya se nos ha comentado, de la Asociación de Marcas y Bicicletas de España. Agradecemos su presencia aquí en esta ronda de comparencias que para nosotros son tan importantes, ya que nos permiten dialogar y poder trabajar con rigor para afrontar los retos de la seguridad vial, en este caso, referidos al entorno urbano ante las nuevas necesidades de movilidad de la ciudadanía que se nos avecinan. Necesitamos ser capaces de prever los fuertes cambios que vamos a tener en muy poquito tiempo para dar respuesta a la movilidad de las personas como un nuevo servicio de la ciudadanía. Un servicio que debe ser accesible, eficiente y sostenible, desde el punto de vista económico y medioambiental, pero también tiene que ser accesible desde el punto de vista de la seguridad, porque no puede haber nadie que soporte ni siquiera un excesivo coste, no solamente económico, sino también físico. Por tanto, el derecho a la movilidad debe de estar garantizado en todos esos parámetros medioambientales, económicos y de seguridad. Aquí hoy hablamos del sector ciclista, un sector imprescindible que no puede quedar al margen ni puede quedar apartado de esta concepción universal de la movilidad. Creemos que el sector ciclista es un gran aliado para la movilidad que debe tenerse muy en cuenta por todo lo dicho anteriormente, pero además también por lo que representa en el ámbito de la salud de los propios usuarios, es decir, suma en todo, realmente no resta en casi nada.

Con los datos que ha dado, pone de manifiesto el despegue, por decirlo de alguna manera, del sector ciclista. Hablaba usted de que ha aumentado el ciclismo un 50% y que, sin embargo, afortunadamente, se ha producido un detrimento en la siniestralidad de casi un 35%. Realmente es paradigmático y hay que tenerlo muy en cuenta. Por algo será. Realmente muchas son las razones que avalan estos datos que usted nos ha trasladado hoy. El Grupo Socialista cree que el sector ciclista no debe estar orientado exclusivamente al ocio y al deporte, sino que debe ser incorporado, como usted mismo planteaba, a todos los desplazamientos cotidianos y además apoyado en una nueva regulación que facilite esa movilidad. Es verdad que la bicicleta eléctrica ha recibido un gran impulso, pero hablaban también de un 10% de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 751

27 de septiembre de 2022

Pág. 18

crecimiento de las ventas en la bicicleta eléctrica, que no es una cosa menor, es muy importante, máxime en los tiempos que corren.

Nos parecen muy interesantes las reflexiones que ha hecho usted en función de las necesidades que requiere el sector. Muchas de ellas las compartimos, como, por ejemplo toda la parte de implementar medidas, desde el punto de vista legal, que faciliten esa nueva interconexión del mundo de la bicicleta y además facilitar espacios para su uso. El uso del casco me parece fundamental y cualquier medida que pueda ayudar a la seguridad de los usuarios de la bicicleta también.

No quiero terminar mi intervención sin agradecerle sus amplias explicaciones y sus interesantes reflexiones de las que tomamos buena nota, pero me gustaría hacerle unas pequeñas preguntas. En primer lugar, quisiera saber qué piensa usted respecto a la implantación de los carriles bici. ¿Cree usted que ha sido positiva? ¿Cree que ha llegado con grandes dificultades? Me gustaría saber cómo lo ve. También le quiero preguntar —ya antes se planteó, pero yo también quiero hacerlo— cómo afecta la llegada de los patinetes al mundo del ciclismo, al mundo de la bicicleta, porque realmente podría parecer que entran en contradicción, que se comen el camino. Yo creo que ocupan espacios diferentes. Dígame usted qué opina al respecto. También nos interesan las zonas rurales y queremos saber qué opina usted de implantar en ellas redes de carriles bici. Aunque estas comparencias van dirigidas a la zona urbana, nos gustaría que nos dijera qué opina sobre dar un empuje a los desplazamientos en bicicleta en las zonas rurales.

¿Ha visto usted alguna repercusión positiva con la nueva legislación de la reducción de velocidad en el caso de las bicicletas? Parece que con motivo de la pandemia y de las crisis que estamos padeciendo la bicicleta empieza a ser vista con cariño por los usuarios, pero a mí me parece que todavía nos queda un amplio recorrido para que la bicicleta ocupe todo ese espacio que realmente debiera ocupar.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra el compareciente, señor Freire, para responder a todas las cuestiones planteadas.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ASOCIACIÓN DE MARCAS Y BICICLETAS DE ESPAÑA, AMBE** (Freire Valderrama): En primer lugar, muchísimas gracias por todas las preguntas, que son tremendamente interesantes y estoy deseando abordarlas.

Voy a empezar por una que se ha mencionado varias veces y que realmente suele ser el elefante en la habitación, que es el casco. Respecto al casco obligatorio todo el sector tiene una posición común, usuarios, también las administraciones públicas, que promueven el uso de la bicicleta, porque en muchísimos ayuntamientos comparten esta visión, industria, porque también vendemos cascos, y muchísimos, de hecho es una de las categorías que más sube en ventas en nuestro país, y es que aunque es una medida que está ahí y que se propone de manera recurrente, siempre apostamos por la libertad de elección. En AMBE recomendamos el uso del casco, pero somos muy conscientes del efecto negativo que tiene su obligatoriedad sobre la salud pública y el interés general, y me remito a las cifras de siniestralidad. La mejor política para que se reduzca la siniestralidad vial, sobre todo en caso de conducción de bicicletas, es la promoción del uso de la bicicleta, como he expuesto anteriormente. Además, la evidencia científica corrobora que si queremos calles y carreteras más seguras la clave es la promoción de la bicicleta. La bicicleta en un medio de transporte extremadamente saludable, por lo que cualquier medida que desincentive su uso paradigmáticamente, curiosamente tiene un efecto contrario. Además, tenemos datos de aquellos países en los que se ha obligado a llevar el casco, principalmente en algunos Estados de Estados Unidos, y también en algunos Estados de Australia, y ni la bicicleta pública se ha implementado y ha sido un éxito, ni la gente va en bici, a pesar incluso de la de la COVID. Sabemos que realmente es un freno y por eso nuestra posición es unánime, es común. Sabemos que tenemos que explicarla bien, y de hecho traigo conmigo toda la evidencia científica de por qué en el resto de país europeos no se adopta esta medida, y es, como mencionaba en mi intervención, por la seguridad en números: a más ciclistas más seguridad. Cualquier medida que desincentive el uso de la bicicleta tiene un efecto negativo. Puedo compartir con esta Comisión todos estos estudios sobre por qué no se respalda esta medida en ningún país europeo. Ningún país europeo llega tan lejos como España de obligar a usar el casco en zonas interurbanas. En ese sentido, estamos también en contra de su extensión a las zonas urbanas.

Dejando el casco de lado, que suele ser, como digo, uno de los temas recurrentes, otra cuestión que se plantea muy a menudo es la del seguro obligatorio para las bicicletas. En este sentido, de nuevo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 751

27 de septiembre de 2022

Pág. 19

hablamos de desincentivar el uso de la bicicleta. Si nos acogemos a asuntos legales —he estado trabajando en Bruselas diez años—, durante muchísimos años hemos trabajado con la normativa europea que regula el seguro obligatorio para vehículos a motor. En esta normativa europea, que además se ha revisado hace unos meses, en esta directiva, se incluye el siguiente párrafo que dice por qué no incluir a la bicicleta eléctrica en el seguro obligatorio: Su inclusión —lo leo literalmente, está en la directiva europea— en el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/103 CE —porque es una reforma— sería desproporcionada y no tendría perdurabilidad en el tiempo. Su inclusión también socavaría la implantación de vehículos más modernos, como las bicicletas eléctricas, que no están accionadas exclusivamente mediante una fuerza mecánica, y desalentaría la innovación. Además, no hay pruebas suficientes de que estos vehículos más pequeños puedan provocar accidentes en lo que haya perjudicados en la misma escala que los que pueden provocar otros vehículos como los automóviles o los camiones. Por tanto, a nivel europeo esta Directiva de seguro obligatorio para vehículos a motor ha desechado esta posibilidad.

Además se justifica desde el punto de vista jurídico y social. Hablábamos antes de lo que pasa si me atropellan. Según datos de la DGT, el 10% de los vehículos a motor que circulan por España no lleva seguro; el 10% de los vehículos a motor. Nosotros hemos hecho un cálculo, porque el seguro que se implementaría para la bicicleta eléctrica siempre se propone que sea el de responsabilidad civil, y en la inmensa mayoría de los casos los ciclistas están cubiertos por el seguro del hogar, el colectivo suscrito por asociaciones de ciclistas y todas las asociaciones y federaciones que hay en España, también por compañías de alquiler, es decir, todos los ciclistas que circulan con *bikesharing* están cubiertos. Esto ofrece una cobertura a la inmensa mayoría de la población que calculamos que puede estar, si no superar, en torno al 90% de los vehículos a motor. Nos parece realmente serio que un 10% de los vehículos a motor en este país circule sin seguro. En cualquier caso, de nuevo, es un medio de transporte que creemos que tiene unos aspectos saludables, mucho más positivos de lo que pueda acarrear desincentivar su uso.

Se ha mencionado también a las zonas rurales. Creemos que una de las formas para poder incorporar la bicicleta a estas zonas rurales es con la intermodalidad con el tren, con las estaciones de autobús, con aparcamientos seguros, etcétera. Los carriles bici están llegando. Muchas vías interurbanas están empezando a incorporar carriles bici en el marco de la Estrategia Estatal por la Bicicleta. En la zona de Jaca, por ejemplo, se ha implementado una prueba piloto para conexión de municipios. En las áreas metropolitanas, tanto en Barcelona como, por ejemplo, en Sevilla, ahora también en Valencia y aquí en Madrid tenemos unos buenos ejemplos, hay planes, también se está implementando la conexión. Hablamos de unas zonas muy urbanas, metropolitanas, pero creo que esto también, por supuesto, debe llegar a la conexión entre pueblos. De nuevo las vías verdes pueden jugar también un papel fundamental en la conexión de estos pueblos que estaban antiguamente conectados por el tren.

Han sido tantas cosas las que han preguntado que espero que no se me escape ninguna. Ha habido un par de intervenciones en las que se ha hablado de la necesidad de apoyar a la bicicleta, de reducir el IVA, de aprobar ayudas, de actualizar el Reglamento General de Circulación e incorporar a la bicicleta en las políticas que se llevan a cabo.

La señora Gázquez ha hecho una pregunta sobre los PERTE. La bicicleta y la bicicleta eléctrica no han sido incluidas en los PERTE del vehículo eléctrico. Es extremadamente sorprendente, porque además incluso alguna empresa de la automoción ha rechazado ya su cuantía, no sé si fue Ford la que rechazó 180 millones de euros. Os puedo asegurar que con 180 millones de euros la industria de la bicicleta en España haría malabares. Creemos que es necesario incluir a la industria de la bicicleta en estos PERTE.

Se ha hablado de la sostenibilidad de la bicicleta eléctrica. Sin duda, hay un componente, que es la batería. La bicicleta eléctrica es de pedaleo asistido. Esta tecnología ha permitido que esté implementada hace muchos más años que, por ejemplo, la motocicleta que básicamente aceleras, se te gasta la batería y ya no puedes circular. Las bicicletas de pedaleo asistido permiten un uso mucho más eficiente de estas baterías. A su vez, nosotros como sector tenemos un acuerdo con Ecopilas, con la Fundación Recyclia, para que garantizar que se cumpla la legislación y que toda aquella empresa que comercializa bicicletas en España haga un reciclado apropiado conforme a la regulación de estas baterías.

Se ha mencionado también imponer el uso de la bicicleta. Para nada. Nosotros pedimos la libertad de tener la infraestructura y el trato equitativo con el resto de vehículos para que cualquier persona, de cualquier edad, en cualquier lugar de España, en una zona rural, en una ciudad más pequeña o más grande, tenga la libertad de ir a trabajar, al colegio o a practicar el deporte que aman, que es la bicicleta, en condiciones de seguridad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 751

27 de septiembre de 2022

Pág. 20

Ha mencionado que no es de las ciudades más antiguas. Yo he vivido en Cádiz y en Sevilla, Cádiz, de hecho es la ciudad más antigua de Occidente, y es espectacular lo que se está haciendo allí en términos de carriles bici, junto a la Junta de Andalucía, uniendo todos los municipios de Cádiz a través de un carril bici, que además forma parte de una ruta internacional, EuroVelo 8. En los centros históricos no se tienen que hacer carriles bici con la pacificación del tráfico. Sevilla tiene un centro histórico enorme y todo el mundo circula a pie y en bicicleta y con los años, además, cada vez de manera mucho más compartida, mucho mejor con los vecinos y con quienes hacen la carga y descarga.

Estoy de acuerdo con los comentarios que se han hecho respecto al IVA, como comentaba, o a las ayudas a la compra de bicicletas eléctricas. Se dice que en este país se ayuda a la compra de vehículos eléctricos, pero se excluye, como decía, el vehículo eléctrico más popular entre los españoles. Hace ocho años había en España 20 000 bicicletas eléctricas y ahora hay un millón. Creemos que es fundamental para el futuro del sector, para las empresas, para nuestra industria, para el empleo, la apuesta a nivel estatal por apoyar con ayudas la compra de estos vehículos.

Se me había olvidado otra de las cuestiones, que es con la que tenía que haber empezado por la polémica que suscita, porque está ahora en los medios, que es el patinete. Personalmente celebro que haya más opciones y que la gente libremente pueda elegir. Nosotros nunca vamos a decir nada malo ni de los camiones, ni de los coches, ni de los patinetes ni de quien decida usar el medio de transporte que desee, siempre que esté correctamente regulado, que no se deje las aceras, que se respete la prioridad, que es la movilidad activa, peatonal y ciclista. Hay una ventaja clarísima entre el patinete eléctrico y la bicicleta eléctrica y es que la bicicleta eléctrica lleva aparejada una actividad física; es decir, es un medio de transporte saludable, permite desplazamientos mucho más largos, muchísima más autonomía, y es muchísimo más estable. De alguna manera tiene ventajas el patinete porque se puede meter en cualquier sitio, pero también están las bicicletas plegables. Nosotros defendemos realmente la libertad, el hecho de que cada uno elija el medio de transporte que mejor le venga y, por supuesto, permitir las condiciones para que la bicicleta pueda ser elegida de manera libre, sin imposiciones de ningún tipo, por cualquier ciudadano.

Muchísimas gracias de nuevo por vuestras preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Freire.
No habiendo más cuestiones, se levanta la sesión.

Eran las doce y cincuenta minutos del mediodía.