



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2022

XIV LEGISLATURA

Núm. 818

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. TEODORO GARCÍA EGEA

Sesión núm. 27

celebrada el miércoles 30 de noviembre 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 comisario de seguridad vial de la Policía Municipal de Madrid, vicepresidente de IPA España y de TRAFPOL-IRSA (Gómez Montejano). (Número de expediente 212/002855) 2
- Del señor decano del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid (Herráez Rodríguez). (Número de expediente 219/000946) 11

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 818

30 de noviembre de 2022

Pág. 2

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

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 COMISARIO DE SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE MADRID, VICEPRESIDENTE DE IPA ESPAÑA Y DE TRAFPOL-IRSA (GÓMEZ MONTEJANO).** (Número de expediente 212/002855).

El señor **PRESIDENTE**: Muy buenas tardes a todos. Disculpen ustedes la voz. Hoy vamos a celebrar las comparencias de don Antonio Jesús Gómez Montejano, que nos acompaña, comisario de Seguridad Vial de la Policía Municipal de Madrid, vicepresidente de IPA España, y de TRAFPOL-IRSA. La segunda comparencia será la de don Sigfrido Herráez Rodríguez, decano del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.

Sin más, cedo la palabra al primer compareciente, don Antonio Jesús Gómez Montejano.

El señor **COMISARIO DE SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE MADRID, PRESIDENTE DE IPA ESPAÑA Y TRAFPOL-IRSA** (Gómez Montejano): Buenas tardes. Gracias por la invitación a comparecer en esta Comisión de Seguridad Vial. Es para mí un honor estar presente en este lugar, voy a tratar, en el poco tiempo del que dispongo en principio, de dar una visión de mi experiencia y mis opiniones sobre la seguridad vial en el ámbito urbano. Mi experiencia es en Madrid principalmente, pero dado que también vengo como presidente de la Asociación Internacional de Policía, en la que mayoritariamente estamos policías locales, trataré de ofrecer una visión amplia, con datos de toda España. **(Apoya su intervención en una presentación digital).**

En primer lugar, quisiera basarme en la teoría de las «es», que es una teoría que utilizamos en seguridad vial, dado que las palabras que resumen las principales actividades o acciones para luchar contra la inseguridad vial en inglés empiezan por «e», y estas son la *education*, *enforcement*, *engineering*, *environment*, *emergency* y *evaluation*. En ellas, repito, me quiero basar, sobre todo en la primera, en lo que es la educación, dado que para mí, y para muchos otros estudiosos o preocupados por la seguridad, es sin duda la herramienta más importante, sin olvidar las demás, que también lo son, sobre todo la *enforcement* como policías, que es una competencia muy nuestra, y también la *evaluation*, que aunque está aquí en último lugar tenemos que basarnos en datos estadísticos.

Quisiera, en primer lugar, puesto que vamos a hablar de tráfico urbano, recordar las cifras del último año que ha dado la DGT de accidentes en zona urbana, según las cuales fallecieron 417 personas, 102 menos que en 2019, pero aunque haya una reducción, siempre tenemos que estar muy atentos. En cualquier caso, nos preocupan los usuarios vulnerables, como vamos a ver. Estos son los datos estadísticos de las cinco mayores ciudades españolas, los he sacado también de la estadística general de la DGT, en la que viene toda la lista de municipios de España, y he sacado los de las principales ciudades a modo orientativo. Si se dan cuenta, en estas ciudades el parque automovilístico es evidentemente muy superior si tomamos los turismos que si tomamos las motocicletas o los ciclomotores. Sin embargo, el mayor número de fallecidos es en las ciudades, y aquí vemos el número de fallecidos, heridos graves y heridos leves. En relación al tipo de vehículos o al tipo de usuarios, tenemos que los fallecidos en moto, que son los de esta columna que les estoy señalando que está en rojo, son muy superiores a los fallecidos en el resto de vehículos. Pasa lo mismo con los peatones. Los peatones, según esta otra gráfica que vemos aquí —estos son datos de Madrid— vienen a representar casi la mitad. En Madrid hemos tomado la cifra de 36 fallecidos y 14 son peatones, 14 son motoristas y el resto se reparten entre conductores de turismo, que son cuatro, conductores de furgonetas, que son dos, y usuarios de autobús, que son dos; realmente tampoco es que sea muy habitual que la gente muera en autobús, este año fue una cosa excepcional, pero normalmente el número de fallecidos, como digo, de usuarios de autobuses es simbólico. Lo que no nos encontramos, afortunadamente, fue ningún fallecido a causa de la conducción de bicicletas o de VMP, si bien uno de los atropellos sí fue causado por un vehículo de movilidad personal. Esta otra cifra recoge una un histórico entre los años 2011 y 2019 que hemos recogido en el Plan de Seguridad Vial del Ayuntamiento de Madrid, según el cual puede corroborarse lo que acabo de decir, que casi la mitad de los fallecimientos se corresponden con peatones; los que están en color naranja son los peatones, y como ven el año pasado fueron el 45 %, el anterior el 46 %, en 2017 el 59 %, en 2015 fue el 50 %, más o menos, arriba o abajo tenemos siempre una mitad de los fallecidos que son peatones. Por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 818

30 de noviembre de 2022

Pág. 3

eso hay que enfocarse muchísimo en las acciones preventivas para los peatones. Del resto de fallecidos, que son conductores de vehículos, casi la mitad también son conductores de motocicletas. Por eso, como digo, hay que enfocarse también en la prevención de los accidentes sufridos por conductores de motocicletas.

Nos preocupa, evidentemente, como a todos ustedes y a toda la ciudadanía, la siniestralidad de los VMP o VMU, vehículos de movilidad personal o vehículos de movilidad urbana, que están proliferando cada vez más. Si bien en este momento, comparado con el número de fallecimientos o heridos graves, peatones o conductores de motocicletas, no es significativo, no deja de ser una preocupación constante, porque, como digo, el número de usuarios de usuarios va en aumento. El número de accidentes en términos absolutos no es que haya aumentado tampoco, pero en términos relativos sí. Los fallecimientos en 2021 fueron 13, de los cuales cinco fueron caídas, cinco colisiones con otros vehículos y tres fueron atropellos. También les he puesto ahí el tipo de víctimas: 11 hombres, dos mujeres, y los tres peatones atropellados son gente mayor sobre todo. Un impacto, aunque sea de un patinete, en una persona mayor, evidentemente tiene consecuencias mucho peores que en una persona más joven.

No quiero aburrirles con estadísticas, porque no es lo que yo quiero transmitir, sino que quiero hablarles un poquito de las causas y de algunas propuestas de mejora. En el caso de los peatones, nos encontramos con que según los estudios que se vienen haciendo en distintas ciudades gran parte de los atropellos se deben a la indisciplina de los peatones, tanto por cruzar fuera de los pasos como por cruzar por los pasos, pero en la fase peatonal en rojo, con el muñeco rojo, como decimos habitualmente. Muchas de las víctimas son personas de edad avanzada, gente que discurre por su zona de movimiento habitual, por sus barrios, con un exceso de confianza que se mezcla, además, con una disminución de sus facultades físicas por motivo de la edad. ¿Hay algunas soluciones en materia de ingeniería? Hay soluciones en materia de ingeniería, evidentemente, en materia de control de la legislación y en materia de educación sobre todo. En materia de ingeniería hay soluciones de todo tipo, por ejemplo, pasos de peatones asimétricos que alejan el lugar por donde cruza el peatón del lugar donde se detiene el vehículo, pasos iluminados, pasos pintados con efectos 3D, que de algún modo disuaden también el exceso de velocidad, vallas protectoras, pasos monitorizados con cámaras detectoras, sobre todo para determinar la culpabilidad en el siniestro, y los detectores que hoy tienen la mayoría de los vehículos, sobre todo los más modernos, que emiten una señal al conductor cuando detectan un peatón a una distancia cercana.

En el caso de las bicicletas y VMP, como decía, se están habilitando lugares especiales para la circulación de vehículos, sobre todo con carriles especiales, carriles bici, por los que también se recomienda que circulen los VMP; incluso tenemos en algunas ciudades proyectos para crear anillos verdes que circunvalen la ciudad con este tipo de carriles. Evidentemente se han popularizado como una forma de movilidad ágil, rápida y económica. El problema es que el conocimiento de las normas por parte de los usuarios no va en paralelo con esos avances y con la potenciación de este tipo de vehículos. Las principales conductas de riesgo de estos vehículos son: circular sin casco; la falta de visibilidad porque no utilizan prendas reflectantes, utilizan plenamente prendas oscuras, van sin luces en muchos casos; también se detecta no respetar las señales, en especial los semáforos; la circulación por zonas peatonales; circular con auriculares que disminuyen la percepción del riesgo; viajar dos personas en el vehículo y en algunos casos también con alcohol y con drogas. También hay ingeniería, para paliar los efectos de los siniestros de este tipo de vehículos, y he puesto algunos ejemplos. Hay muchos dispositivos.

El caso de las motocicletas sigue siendo muy preocupante. Como veíamos en la en la estadística, el parque de motocicletas y de automóviles de turismo es muy dispar, fíjense en que el número de motos no llega al 13% en relación al total del parque automovilístico en general y, sin embargo, el fallecimiento de motoristas supera normalmente el 63% de los accidentados. Esto es un problema, porque evidentemente no dejan de ser usuarios vulnerables, ya que la velocidad de ese tipo de vehículos es muy superior a la de un ciclomotor o de un VMP, y además la velocidad es lo que contribuye a la gravedad de las heridas. Hace unos años hicimos un estudio en la unidad que yo dirigía entonces, que era la unidad de Policía Judicial de Tráfico, antes llamada atestados, con la colaboración de unos estudiantes de criminología, centrado en la siniestralidad las motocicletas. Estas son las conclusiones a las que llegamos con ese estudio que yo he querido compartir con ustedes: por ejemplo, que es más probable que el accidentado sea un hombre que una mujer, porque son más los usuarios de este tipo de vehículos varones que hembras; aunque lo percibido por la sociedad es que habitualmente los motoristas son jóvenes, no siempre lo son, en muchos casos son gente de edad avanzada; en los fines de semana es menor que entre semana; también hay un exceso de confianza; la responsabilidad no siempre es del motorista, sino

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 818

30 de noviembre de 2022

Pág. 4

que en más de la mitad de los casos es del conductor del vehículo de cuatro ruedas cuando se produce una colisión; normalmente son colisiones dobles, muchas de ellas debidas a los giros inesperados o giros no señalizados y no visualizados adecuadamente por el espejo retrovisor, bien por no mirar o bien por no tener en cuenta el ángulo muerto o ángulos ciegos.

También se ha detectado un problema, y es que desde que se permitió que se condujeran motocicletas de hasta 125 centímetros cúbicos con el carnet tipo B, el número de usuarios de este tipo de vehículos con ese carné también ha sido superior. Creemos que el hecho de conocer las normas por poseer un carné tipo B no faculta para conducir adecuadamente un vehículo de este tipo, porque la falta de práctica motiva también la siniestralidad. Aquí tienen algunos ejemplos de colisión entre un vehículo de cuatro ruedas y un vehículo de dos ruedas. El giro a la izquierda del vehículo de cuatro ruedas que no detecta la llegada del vehículo de dos ruedas por sentido contrario, o el giro a la derecha que no detecta que alguien va por su propia derecha —este dibujo es un doble carril, un mismo sentido con dos carriles—, porque muchas veces el propio vehículo que va por el carril derecho, que gira a la derecha sin ni siquiera mirar por el retrovisor ya que no imagina que otro vehículo le va a salir por la derecha, porque ya va él por el carril derecho, pero es que una moto puede circular a veces por la parte derecha del carril derecho y no es percibida por exceso de confianza del conductor del vehículo de cuatro ruedas. Este es un siniestro muy habitual y muy típico. Otro problema es el zigzagueo. El problema es que aquí en las autovías y en las vías urbanas importantes, en la arteria principal, no tenemos carriles separados para las motocicletas, suelen circular entre carriles y van cambiando de uno a otro continuamente. No sé si la ingeniería en este caso paliaría el problema si se adoptaran soluciones como las que tienen en países asiáticos. En China, India y demás son muy habituales los carriles segregados por los que circulan cientos de motocicletas o ciclomotores o VMP, porque lo que más usan allí son vehículos eléctricos de dos ruedas, que aquí podríamos considerar que son los ciclomotores, aunque están, digamos, a caballo entre lo que es un ciclomotor y un VMP. El caso es que ellos circulan muchísimo por ese tipo de carriles. Es verdad que en las intersecciones tienen más problemas, pero en los giros se disminuye el riesgo de accidentalidad.

Evidentemente, también hay ingeniería destinada a solucionar o a paliar los daños en el caso de caídas, tanto en las vías con vallas de protección, con elementos de protección, como en las propias motocicletas que hoy día también están dotadas de elementos de seguridad pasiva muy importantes, y qué decir de la indumentaria, de la equipación, llevar guantes botas, rodilleras, incluso chalecos airbag y cascos integrales, y con airbag, que también los hay, sobre todo en la parte de la nuca que es donde más suelen sentir los daños los motoristas que caen. Les he puesto unas fotos, aunque son un poco pequeñas, de una calle cualquiera, evidentemente con poco tráfico, que precisamente incita a circular a una mayor velocidad, donde pueden ver los obstáculos que puede encontrar un motorista: tenemos bolardos, farolas, árboles, bancos y papeleras, cualquiera de estos elementos de mobiliario urbano en caso de una caída pueden ser mortales, porque son elementos con los que el motorista va a chocar. En las vías urbanas, como pueden ser la M-30, tenemos también unos sistemas para la evacuación de los gases, que los pueden ver, aunque sea la foto pequeñita, porque están en la parte derecha de la acera, que en caso de caída también pueden producir muchísimos daños, y de hecho en muchos accidentes se los han producido, al motorista. Yo hice un informe recientemente a la dirección de Calle 30 para que los cubriera con algún tipo de material que absorbiera el impacto, material blando, pero de momento, hasta que se aprueben presupuestos y demás, no es fácil. Estos son solo algunos ejemplos, como digo.

Por supuesto, está también el cumplimiento de la ley. Ahí estamos las policías haciendo lo que podemos con controles de alcoholemia, en los que también incluimos a los motoristas y a los VMP incluso, aunque penalmente en este caso no tiene responsabilidad —estamos también trabajando en ello—, y los controles de velocidad, porque la única forma de disuadir de esa infracción a los conductores de motocicletas es el control de velocidad.

Voy a llegar a la última de las acciones, que para mí es la más importante, que es la educación, la educación y la concienciación. Me gusta diferenciar la educación de la concienciación, porque la educación es para los niños, para los menores, pero a la gente mayor no le puedes hablar de educación porque les sienta mal, porque en teoría ya están educados desde hace muchos años y no se les puede decir que les vas a dar educación vial. Les decimos que le vamos a hablar de concienciación para mentalizarles un poco de los riesgos de la accidentalidad. He puesto unas fotos en las que se ve que llevamos muchos años en Europa impartiendo educación vial, pero siempre nos hemos centrado en los menores, que está muy bien, porque la educación vial, sobre todo, es para menores como una acción de futuro. Tenemos todo tipo de actividades: clases en colegios, prácticas en circuitos que tenemos en las policías locales,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 818

30 de noviembre de 2022

Pág. 5

tenemos incluso actividades con guiñol, marionetas, hay actividades muy originales, hay material didáctico, libros, novelas incluso, y esta es una novela mía, por ejemplo, porque yo me dedico a escribir, además de ser policía. También tenemos actividades para jóvenes. Los jóvenes también son objeto de acciones muy importantes, como el *Road show*, que lo estamos haciendo desde una de las asociaciones de las que yo formo parte. Es una actividad que estamos haciendo en toda España. Quizá puedan hablar los que la conocen mejor que yo. Llevamos años trabajándolo y creo que está funcionando bastante bien. De hecho, esta acción ha sido reconocida con bastantes premios. Últimamente estamos trabajando también con los mayores, con las personas de la tercera edad, con acciones originales, impactantes, porque evidentemente no les puedes dar una clase convencional ni una conferencia, porque ellos se aburren, se cansan y creen que lo saben todo. Estamos recurriendo a acciones culturales como el teatro, por ejemplo, que les gusta mucho, la música, incluso un monólogo que también hemos preparado; esta obra que se llama *La vida no tiene prisa*, de la que también soy autor, estuvimos representándola en Madrid durante dos o tres años, que casualmente es para prevenir atropellos y los atropellos disminuyeron bastante en esos años. Seguramente hubo muchas otras circunstancias que lo motivaron, pero yo quiero creer que en algo contribuyó esta obra a esa reducción. Ahora estamos haciendo una nueva, que es un sainete en verso, con música, que a la gente le encanta, que también lleva un mensaje para prevenir atropellos muy bien dirigido; creo que ellos lo captan, lo valoran y les gusta que les lleguemos con este tipo de acciones.

No sé si he agotado ya el tiempo, pero no quiero pasarme y, por tanto, me someto con gusto a sus preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias al compareciente.

En primer lugar, tiene la palabra, por el Grupo Republicano, la señora Granollers.

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

Muchas gracias, señor Gómez, por sus explicaciones. Nuestro grupo no puede estar más de acuerdo en que hace falta educación. Yo me había apuntado al principio que aparte de la educación hacía falta concienciación, pero ya he visto que en las últimas diapositivas aparecía la palabra. Tiene toda la lógica, porque la verdad es que los fallecidos son los que tienen menos formación, como pueden ser los peatones o como los conductores de vehículos de movilidad personal, que sabemos que no hace falta sacar ningún carnet para circular por las ciudades. Pensamos que quizás hacer carriles segregados sería una solución, como también la solución ideal sería que en las grandes ciudades no tuviesen que circular vehículos por el centro, sino que hubiese un transporte público lo suficientemente coordinado para que el peatón pudiese ir tranquilo, porque las calzadas no estarían llenas de coches como pasa ahora. Me imagino que esta es una situación muy complicada y que lo están trabajando.

Les felicito por llevar al público a una obra de teatro, porque quizá es donde más se conciencia. Creemos que el problema está en que las causas de muchos accidentes se podrían prevenir, porque no somos capaces de pensar que cuando llevamos un vehículo podemos matar a personas que están fuera del vehículo, e incluso que podemos tener un accidente que mate a nuestros hijos, que los llevamos atrás sin abrochar el cinturón. Quizá tendríamos que ir a este tipo de concienciación para hacer una mayor prevención.

No sé si aparte de la obra, que la encuentro muy bien, hay algunas ideas para un público mucho más joven. Estaría bien, si usted las conoce, que nos las explicara, si no, lo dejo como una propuesta para ir mejorando.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Alcaraz.

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

Señor Gómez, muchísimas gracias por su exposición. A raíz de su intervención me surgen algunas preguntas que quisiera hacerle. Una es sobre los datos que ha aportado en relación con los accidentes de vehículos de movilidad personal. Hemos podido contrastar en esta Comisión, en estas comparencias, que realmente los datos que aporta la Dirección General de Tráfico y aseguradoras como Mapfre, difieren en gran medida. Siempre la DGT a la baja y Mapfre siempre dice que hay muchas más muertes por accidentes de vehículos de movilidad personal. De hecho, en la exposición que usted hizo en el año 2021 aporta la información de Mapfre, con 21 fallecidos en Madrid, mientras que en la de la Dirección General de Tráfico

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 818

30 de noviembre de 2022

Pág. 6

nos vamos a 2020 con 8 fallecidos. Alguna vez nos han respondido que no se llegaran a mandar todos los datos a la DGT desde las distintas poblaciones y que, por tanto, los datos son muy inexactos.

Con respecto a la modificación actual de la nueva Ley sobre Tráfico, no sé si usted ha echado en falta algo que pudiera ayudar a mejorar la movilidad dentro de una ciudad como Madrid. De hecho, en la exposición que usted ha hecho aporta el estudio de Mapfre del año 2021 con 21 fallecidos en Madrid, mientras que en el de la DGT nos vamos al 2020 con 8 fallecidos. Entonces quisiera saber si realmente es así, porque alguna vez nos han contestado que no se llegan a mandar todos los datos desde las distintas poblaciones a la DGT y, por tanto, los datos son muy inexactos.

Con respecto a la modificación actual de la nueva Ley de Tráfico, no sé si usted ha echado en falta algo que pudiera ayudar a mejorar la movilidad dentro de una ciudad como la de Madrid. No sé cómo ve usted el hecho de que se hayan hecho algunas sugerencias y algunas propuestas con respecto a los vehículos de movilidad personal para que tengan seguros de accidentes, que creo que podría ayudar muchísimo a la hora de empezar cualquier acción legal sobre los accidentes que pueden llegar a provocar, e incluso la identificación de forma gratuita para que esos vehículos de movilidad personal tengan una placa que los identifique. Me ha sorprendido que usted ha comentado aquí también que ha habido un aumento de accidentes y de muertes en las ciudades y lo ha trasladado a Madrid. ¿Cómo se explica que aun habiendo muchas más zonas peatonales siga aumentando el número de atropellos en la ciudad? Eso es algo que me ha dejado un poco sorprendido en ese sentido.

En cuanto al atropello de los peatones, que ha comentado también que hay muchísima relación entre el accidente con un peatón y, en este caso, las infracciones que comete el peatón saltándose el semáforo en rojo o cruzando el paso de cebra cuando no debe, ¿que se está haciendo desde el ayuntamiento? Igual que se separan a los vehículos de todo tipo y se les multa, ¿hay algún tipo de campaña de concienciación en la que se pueda parar a esos peatones que están cruzando el semáforo en rojo para que se les pueda concienciar, ya no sancionar, porque creo que simplemente con que un guardia de seguridad vial o un policía pudiera parar a esos peatones que están cometiendo esa infracción para que de alguna manera empiecen a percibir realmente que están poniendo en peligro su vida y en algunos casos incluso del propio conductor si, en este caso, es un vehículo de dos ruedas? **(La señora vicepresidenta, García López, ocupa la Presidencia).**

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

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchísimas gracias.
Tiene la palabra, don Jaime Mateu, por el Grupo Popular.
Gracias.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Señora presidenta, muchas gracias.

Señor Gómez Montejano, muchísimas gracias por su comparecencia, que la verdad ha sido súper ilustrativa y además no solamente va acompañada de palabras, sino de hechos derivados de su dilatada trayectoria profesional como comisario de Seguridad Vial en el Ayuntamiento de Madrid hasta hace pocos meses y ahora destinado ya en la Comisaria de Área 4, por lo que ahí le deseo también toda suerte de éxitos, que seguro que los va a tener. Me ha gustado mucho que hiciera un maridaje entre cultura y seguridad vial. De hecho le iba a hacer una pregunta luego sobre el *Road Show*, pero ya lo ha explicado claramente y ahí está precisamente ese maridaje, es decir, la eficacia del mismo, lo mismo que la obra de teatro que usted ha escrito, aunque creo que son más de tres y más de catorce libros los que ha escrito.

Derivado de su trayectoria internacional, que eso también se valora muchísimo, como fundador de TRAFPOL, que ha puesto en marcha los objetivos de IRSA, que se dedica a instruir a formadores de seguridad vial, le preguntaría unas cuestiones genéricas. ¿Cómo valora usted el nivel de formación de seguridad vial en España comparándolo con otros países? ¿Cuáles son los países más desarrollados en esta materia? ¿Los policías están suficientemente formados? ¿Esto que sucedió del adelanto de la jubilación de las plantillas de la Policía Local ha tenido alguna eficacia acerca de la evitación o de la incidencia en mayores accidentes en las ciudades? ¿Hay coordinación entre las policías que se dedican a las competencias de seguridad vial?

Por lo que se refiere a Madrid, es una ciudad compleja, pero también es una ciudad apasionante. ¿Madrid es una ciudad en la cual se pueden mirar otras a efectos de una convivencia pacífica entre los nuevos medios de movilidad y los tradicionales y la convivencia con los peatones? Le iba a preguntar por los más vulnerables, pero usted ya nos ha especificado claramente que no depende de la educación, sino de la concienciación y las medidas que están tomando, con lo cual me doy perfectamente por contestado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 818

30 de noviembre de 2022

Pág. 7

En cuanto a los vehículos de movilidad personal, a los patinetes, ¿usted cree que los conductores tienen que tener algún título de habilitación que demuestre o acredite que por lo menos tienen los conocimientos mínimos o básicos para ponerse a los mandos de un vehículo que, en un momento determinado, puede ser una herramienta letal, como ha sucedido en muchas ocasiones? Hilando con lo que ha preguntado mi compañero, el señor Alcaraz, ¿usted es partidario de que dispongan de un seguro de responsabilidad civil o de un seguro obligatorio y, sobre todo, que se ponga en marcha ya el desarrollo de la ficha técnica de la acreditación que se prometió en el decreto, de 10 de noviembre del año 2020? Porque parece que se dio un plazo o un período transitorio y todavía no se ha producido. Eso, como usted bien ha dicho, facilitaría la identificación y el mayor control de los mismos, porque, desde luego, con los patinetes eléctricos se ven cosas que no me gustaría ver: dos patinetes por la acera sorteando a los peatones y encima se encaran con la gente. En fin, no los quiero criminalizar, Dios me libre, pero ya que hemos hablado de ellos pongo mi punto de atención en los mismos.

Una penúltima pregunta: ¿Cómo ve usted el futuro de la movilidad en las grandes ciudades de aquí a quince o veinte años, que creo que todavía podremos verlo alguno de los que estamos aquí? La última: ¿Considera usted que todo lo relativo al vehículo eléctrico está bien orientado o enfocado en todas las políticas o en todos los agentes que tienen algo que decir sobre el mismo?

Muchísimas gracias, señor Montejano, su comparecencia ha sido súper productiva y seguro que nos aportará magníficas ideas a esta Comisión para seguir trabajando en la seguridad vial. Ha sido muy amable.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Tiene ahora la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, la señora González.

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

Señorías, buenas tardes. Desde el Grupo Parlamentario Socialista saludamos a don Antonio Gómez Montejano, que comparece hoy ante esta Comisión en la que abordamos la seguridad vial en el ámbito urbano dentro del marco de la nueva movilidad y lo hace en calidad de comisario de Seguridad Vial de la Policía Municipal de Madrid y además con el plus de ser vicepresidente de la Asociación Internacional de Policías en España y de la Asociación TRAFPOL-IRSA. Agradecemos sus aportaciones, fruto de su experiencia profesional y de su trabajo en foros internacionales relacionados con las buenas prácticas en seguridad vial. Quiero decir, señorías, que es justo reconocer que el avance en materia de seguridad vial ha sido muy importante en estos últimos tiempos, pero lo cierto es que aún queda mucho por hacer, así nos lo recuerda la Organización Mundial de la Salud, que dice que hoy todavía mueren más personas en el mundo con lesiones por accidentes de tráfico que las que mueren por VIH, tuberculosis o enfermedades diarreicas. La verdad es que es una factura insostenible desde el punto de vista social, porque tiene un altísimo coste de vidas humanas, coste que puede evitarse mejorando la seguridad vial y para eso estamos aquí en esta Comisión, con los comparecientes que nos acompañan y nos ilustran, para tratar de dar soluciones a este problema de tanta importancia. Aunque se ha reducido el número de personas fallecidas en vías interurbanas y en carreteras convencionales, vemos que en las vías urbanas es donde ha habido un incremento que supera el 6% en el número de personas fallecidas. Por ello, hemos de ser capaces de implementar mejoras, como las que usted ha desarrollado, para doblegar a ese enemigo común que es el atropello. Una tarea que requiere además de la colaboración y el liderazgo de la propia Administración Local para acertar en el diseño, en la ordenación y, como usted mismo ha dicho, también en la prevención ante los retos de la nueva movilidad urbana. Hoy hablamos de la ciudad de Madrid, cuyo Plan de seguridad vial para los años 2021-2030 señala como objetivo final la tolerancia cero ante la accidentabilidad. Pero, lamentablemente, el balance del anterior plan refleja que el objetivo de reducir un 30% el número de víctimas, como he dicho, lamentablemente, no se pudo alcanzar, sino que, al contrario, se incrementó en un 10%. Seguramente influyeron circunstancias ya existentes y otras sobrevenidas como el rápido aumento de la movilidad en Madrid, cambios en los propios desplazamientos cortos o la aparición de nuevos vehículos de movilidad personal y los problemas de integración en el tráfico rodado. Por ello, y con el fin de salvar vidas, entendemos que deben analizarse los posibles fallos de gestión para lograr una óptima previsión y planificación en las necesidades en materia de seguridad vial ante los retos, como decimos, de la nueva movilidad.

Señor comisario, sé bien del compromiso del Cuerpo de Policía Municipal de Madrid con la seguridad vial en la ciudad, de sus actuaciones y también del esfuerzo que los agentes tutores de la Policía Municipal

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 818

30 de noviembre de 2022

Pág. 8

desarrollan en los distritos de Madrid con dispositivos contra las bandas juveniles y también es muy importante la labor de vigilancia en entradas y salidas en los colegios para evitar absentismo, conflictos y contribuir a crear espacios seguros en esos entornos. Entendemos que también son necesarios cambios en la gestión de esa vigilancia en los colegios para lo que debe mejorarse la coordinación entre la Policía Local y el área de movilidad y dando también mayor participación a la comunidad educativa y a las familias que demandan mayor seguridad en el acceso a los colegios, y así lo han trasladado a través del denominado movimiento Revuelta Escolar. En todo caso, señor comisario, las imprescindibles mejoras de gestión y coordinación en la ciudad de Madrid no empañan en absoluto el esfuerzo de sus agentes locales, un compromiso cierto con la seguridad vial y la protección del conjunto de la ciudadanía. Sepa usted que los socialistas defendemos que el suyo es un servicio público necesario e imprescindible, que goza de nuestra consideración y que debe ser reforzado con medios y efectivos. Por ello creemos que hay que huir de compartimentos estancos y abordar la seguridad vial con una visión integradora de todos los aspectos que inciden en la misma para que ustedes puedan cumplir con su tarea en condiciones de garantía y de la máxima seguridad para el conjunto de la ciudadanía.

Termino ya con unas preguntas: ¿Qué propuestas de mejora en el ámbito urbano cree usted que incorpora el Plan de seguridad vial 2021-2030 para Madrid?, ¿considera que sería necesaria una mayor coordinación en el área de movilidad? y, finalmente, ¿cree usted que es suficiente la concienciación de la ciudadanía en materia de seguridad vial y la formación de los efectivos de la Policía Local?

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Ahora sí tiene usted la palabra para contestar a todos los grupos políticos en un único turno.

El señor **COMISARIO DE SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE MADRID, PRESIDENTE DE IPA ESPAÑA Y DE TRAFPOL-IRSA** (Gómez Montejano): En primer lugar, quiero agradecerles a todos las palabras que han dedicado tanto a mi labor como a la presentación y a mi cuerpo, al Cuerpo de Policía Municipal de Madrid. Voy a tratar de responderles a todos ustedes a las preguntas que me han planteado.

El Grupo Republicano me preguntaba por el tema de los jóvenes. Evidentemente, como he dicho, el *Road Show* es una actividad muy eficaz para los jóvenes. Hemos llegado a jóvenes de toda España, incluso a través de la de la Asociación TRAFPOL-IRSA hemos exportado esta actividad a otros países sobre todo del ámbito de Iberoamérica. Es verdad que desde la pandemia se ha reducido bastante la actividad que llevábamos haciendo con el *Road Show*. Se interrumpió por razones obvias y ha faltado un empuje que nos haga recuperar el ritmo —y estamos en ello—, pero sí que es verdad que para mí no existe otra opción más impactante y eficaz que el *Road Show*. Es verdad que estamos tratando de adaptarlo a la problemática existente, porque si bien cuando empezamos a hacerlo estábamos muy centrados en los temas del alcohol, porque a todos nos preocupaba la salida de fin de semana, el alcoholismo de los jóvenes y demás, últimamente hemos venido dando algún giro y estamos orientándolo también al tema de las motocicletas, por ejemplo, introduciendo unos personajes, e incluso ahora estamos con el tema de la seguridad laboral y de la siniestralidad laboral y estamos desarrollando un *Road Show* laboral, por lo que estamos en ello.

En cuanto a las preguntas del Grupo VOX, me hablaba sobre los datos de los VMP, en los que efectivamente hay una disparidad. Los datos que yo he dado son los del estudio de Mapfre, evidentemente, porque no hay datos oficiales de la DGT del año 2021. Los últimos son de 2020 y además, como saben, 2020 es un año que no tenemos en cuenta, porque la movilidad en nuestras calles era muy diferente a la habitual. Sí que es verdad que a veces no todos los municipios tienen la agilidad de dar los datos a la Dirección General de Tráfico con la premura necesaria, porque no manejan bien el sistema ARENA o, no sé, porque carecen de plantilla, como bien se ha dicho aquí también, por el tema de la jubilación. Desconocemos por qué motivos no tienen a veces todo los datos. Entiendo que los de las grandes ciudades sí les llegan, por supuesto. Es verdad que a veces también al tratarse de vehículos que sufren muchos accidentes leves no siempre se reportan y no siempre se interviene. El estudio de Mapfre no deja de ser una comparativa de noticias, lo que hizo Mapfre fue recopilar las noticias de accidentes de VMP del año 2021 y parte del 2022, porque el estudio es hasta septiembre, y sacar esas noticias. Incluso a veces han podido tener noticias en las que no se ha intervenido por la razón que sea. Es un estudio que yo he utilizado, evidentemente, pero no lo he dirigido ni he participado en el mismo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 818

30 de noviembre de 2022

Pág. 9

En cuanto a seguros e identificación, estoy plenamente de acuerdo. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Efectivamente, me parece que esa moratoria es hasta 2026 y, desde luego, creo que debería entrar cuanto antes. Ya me ha preguntado alguien más sobre el tema de identificación y de los seguros, yo estaría dispuesto a que se hiciera cuanto antes. Si me permiten les cuento una anécdota. Usted ha mencionado mis libros, evidentemente, pues yo escribí una novela que se llama *Adalides de progreso*, que trata de cuando en Madrid empezaron a circular los primeros automóviles, allá por principios del siglo XX, en la primera década. Al documentarme para escribirla hice un estudio de prensa de los periódicos de entonces y me alarmó la cantidad de accidentes, sobre todo de atropellos, que provocaban los primeros automóviles en Madrid. Era tremendo, o sea, la prensa estaba clamando continuamente para que se tomaran medidas y es que entonces los primeros automóviles no llevaban matrícula. Hice ese estudio del año 1906, pues en 1907 fue cuando se tomó la decisión de poner matrículas a los automóviles. Ahora estamos en esa misma situación y, al final, va a haber que ponerlas. ¿Por qué esperar tanto cuando realmente estamos viendo que es un problema? Porque hay que identificar a un vehículo que causa un atropello y se da a la fuga o está circulando mal y nadie sale corriendo. **(El señor Mateu Istúriz: Claro)**. Hoy que tenemos medios, porque tenemos cámaras en todos los móviles, simplemente basta con hacer una foto a un infractor, llevárselo al primer policía que encontremos y poner una denuncia o un requerimiento. De ese modo podemos frenar un poquito la indisciplina. En ese aspecto estoy plenamente de acuerdo.

Respecto a los atropellos en las ciudades, no creo que estén aumentando, yo creo que fluctúa. Si recuerdan la gráfica que he puesto sobre los atropellos del histórico, desde 2011 a 2019, hay años que hay más y otros que hay menos. Al hecho de que un año aumenten y otro disminuyan, mientras no se produzca una reducción drástica, no le daría mayor importancia. Esta es otra anécdota, y con ello no quiero tampoco atribuirme ningún mérito, pero sí que es verdad que la reducción de atropellos más importante se produjo en los años 2014, 2015 y 2016. Los años en los que estuvimos representando la obra *La vida no tiene prisa* en todos los centros de mayores de Madrid, casualmente. Por supuesto, habría muchas otras circunstancias, pero fue una coincidencia que, desde luego, quiero pensar, porque me hace ilusión, que pusimos un granito de arena en esa reducción. Ojalá fuera así. Por eso estoy convencido de que hay que tomar este tipo de acciones llegando a la gente, porque la gente está en sus casas. A los niños es muy fácil llegarles yendo a la escuela. Vamos al colegio, les damos la charla y los niños aprenden, porque son esponjas. Pero a una persona mayor, un peatón o un conductor de moto, que va de su casa al trabajo y el fin de semana a su ocio y tal, no le puedes meter en un aula, porque no están. ¿Cómo les llegas? Evidentemente, con los medios de comunicación y con acciones de este tipo, con acciones de ocio. En el caso de los mayores lo tenemos también más fácil, porque muchos están en centros de mayores que van allí a pasar la mañana o la tarde y les llevamos esta obrita. Esto no es que sea una trampa, pero les decimos que hay una obra de teatro, que les van a advertir a ustedes, y ya de paso aprenden. Es una pequeña encerrona la que les tendemos, pero creo que la damos por bien empleada.

Respecto a la campaña de peatones que cruzan mal, tenemos esta campaña que le comento de esta obra que la estamos haciendo en los centros de mayores, pero sí que es verdad que se podría hacer más parando y denunciando a los peatones. Antes de mando de policía fui policía básico hace muchos años ya, cuarenta años, y yo tuve una experiencia con unos peatones que no acabamos en comisaría de milagro. Es muy difícil denunciar a un peatón, igual que a un conductor de VMP, si no tiene una identificación. Es muy difícil y supone un conflicto, se lo digo de verdad, porque no lo entienden, porque no entienden que pueden ser denunciados y nadie se lo ha explicado. Según ellos las denuncias son para los conductores de los vehículos, no para los peatones. Ellos creen que pueden campar a sus anchas por la vía pública sin someterse a ninguna disciplina. El hecho de que un policía le llame la atención sería bueno y también deben hacerlo. Ahí también entono el *mea culpa*, porque hemos metido a los policías en coches, pero estamos a requerimiento del ciudadano y no estamos patrullando a pie, como en aquel entonces cuando yo entré, lo que sería muy bueno para detectar ese tipo de conductas irresponsables. Es la dinámica de nuestra sociedad y se ha optado por esa elección. Desde luego, yo no voy a criticarlo ni voy a cuestionarlo, pero esa es una realidad. Es muy difícil detectar una indisciplina viaria sobre todo de un peatón cuando los policías van en coche. Entono el *mea culpa*, porque, evidentemente, como uno de los mandos de policía quizá no nos hemos opuesto a esa situación en su momento y hoy en día ya es muy difícil echarse atrás. No sé si con esto le doy por contestado. **(El señor Alcaraz Martos hace gestos afirmativos)**. Si es así, me alegro.

Respondiendo a las preguntas del Grupo Parlamentario Popular, le agradezco el conocimiento que tiene sobre mi obra y sobre mi trayectoria. Es verdad que llevo muchos años trabajando ahí, por lo que le

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 818

30 de noviembre de 2022

Pág. 10

agradezco que lo haya visto. En cuanto al nivel de formación en seguridad vial, creo que el de los policías no es malo, si bien, igual que decía que nos hemos orientado mucho a la acción reactiva y al patrullaje en vehículo, nos hemos orientado mucho últimamente hacia la seguridad ciudadana, que es importante. Evidentemente, tenemos problemas de seguridad ciudadana en nuestras calles, claro que sí. Quizá tampoco es culpa de la jefatura, de verdad —y no lo digo con ese ánimo—, porque es verdad que nuestro jefe actual y compañero de promoción en varias ocasiones en las reuniones de mandos nos traslada la importancia que tiene la seguridad vial y el compromiso que tenemos que tener los policías con la seguridad vial. Porque parece que es como en las películas americanas, que también creo que han influido mucho, eso de mandar al policía revoltoso a tráfico como un castigo. Parece que el tráfico es la oveja negra del rebaño. Entonces, a la mayoría de los policías no les gusta el tráfico, hay otros que sí, porque son auténticos profesionales comprometidos con todas nuestras funciones y se implican. Pero tampoco es que no tengan la formación necesaria, porque el tema de la seguridad vial se incluye en las academias, si bien al incluir otras materias sobre otras competencias de las que nos hemos ido haciendo cargo, pues si no aumenta el tiempo de formación, tienes que reducirlo por otro lado. **(El señor Mateu Istúriz: Claro)**. Aun así, creo que no es un problema de formación, quizá más bien es de mentalización.

Respecto a la jubilación anticipada, claro que ha supuesto una merma. Yo me alegro por todos los compañeros que se han podido ir, pero, evidentemente, para la organización y para los mandos, en particular, que tenemos que nombrar los servicios nos supone un problema, porque no disponemos del personal que quisiéramos tener. Si además tenemos cada vez más funciones, difícilmente podemos llegar a todo. Es verdad que se está haciendo un esfuerzo importante por recuperar los niveles de plantillas anteriores, en estos últimos años han entrado varias promociones y esperamos volver a tener el nivel deseado pronto.

En cuanto a la coordinación entre policías de seguridad vial, la verdad es que no hay demasiada. A nivel nacional, incluso en esta asociación que yo represento, la Asociación Internacional de Policía, de la que soy el presidente actual —no vicepresidente, porque soy el nuevo presidente desde este año, lamentablemente ese era el currículum anterior— también es muy difícil coordinarlo, porque tenemos otras inquietudes. En formación, es verdad que hace dos años hicimos un congreso nacional —en esta asociación hacemos un congreso al año— que fue sobre seguridad vial, lo hicimos en la Escuela de Mérida y fue muy exitoso. Aparte de eso, como coordinación hay poca. Acabo de llegar esta mañana de Elche, donde asistí a una jornada que hubo sobre educación vial, promovida por el ayuntamiento junto con otra asociación, con la que también colaboramos. Por ejemplo, las jornadas que hace varios años había precisamente en Elche sobre el accidente urbano y su entorno, que eran internacionales y con un nivel de ponentes altísimo, echo de menos las mismas. Echo de menos que alguien tome un poquito las riendas y programe este tema, a nivel nacional, porque es que la mayoría de congresos y reuniones van sobre otros temas, que son competencia nuestra también, no voy a mencionar ninguno, pero el de la seguridad vial no está suficientemente tratado. A lo mejor es porque yo sí soy una entusiasta de la seguridad vial y quizás otro compañero opinaría de otro modo, pero es mi opinión personal y la expongo puesto que me han invitado a venir.

Por lo que se refiere a los peatones, más o menos ya he respondido: es muy difícil y complicado intervenir en el control. Sobre los VMP, también he contestado que soy partidario de la acreditación y del seguro. El futuro de la movilidad en diez o quince años y el vehículo eléctrico. Lo del vehículo eléctrico no lo acabo de ver, fíjese, no lo acabo de ver. Creo que está muy bien, pero para mí el factor humano es fundamental en esto y en todo. Aunque hay avances, al final no acaban de verse. Me inclino más bien por una cosa mixta, por unos vehículos que, evidentemente, tengan todos los sistemas, que ya los tienen casi todos. El último vehículo que me he comprado es que casi puede conducir solo, porque te avisa de cualquier cosa, de cualquier irrupción de un peatón en la calzada, de la proximidad con el vehículo de adelante, de si te sales del carril e incluso te mueve el volante. Afortunadamente, hay unos medios muy buenos en los vehículos. No sé si le he respondido a todas sus preguntas. **(El señor Mateu Istúriz hace gestos afirmativos)**. Perfecto, gracias.

Me queda por responder al Grupo Socialista. Efectivamente, el Plan de seguridad vial es nuevo, está recién aprobado y todavía es muy difícil sacar conclusiones sobre su efectividad. Yo confío en él, considero que sí que tiene innovaciones. De hecho, la parte que a mí me interesa, que me gusta y que defiendo, que es el tema de la educación y de la concienciación sí lo recoge bastante bien el Plan de movilidad del Ayuntamiento de Madrid. Es verdad que es el primer plan que está hecho por la policía, prácticamente de manera, no digo íntegra, pero mayoritariamente. Otras veces han intervenido más en la movilidad. No creo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 818

30 de noviembre de 2022

Pág. 11

que con ello se haya pretendido dejar al margen a la movilidad, para nada. Lo que pasa es que, evidentemente, la seguridad vial sigue siendo responsabilidad de la Policía Municipal y de la Policía Local. Por eso considero que ha sido una buena acción y un acierto el hecho de que la Policía Local haya tenido una buena participación este año en la elaboración del Plan de seguridad vial para esta década.

En cuanto a la concienciación a la ciudadanía y a los efectivos, también lo he dicho un poquito, todo es mejorable. Debemos avanzar más en más concienciación. Esto que estamos haciendo para los mayores es un granito de arena, pero evidentemente nos está costando, por supuesto que tenemos apoyo del ayuntamiento, pero también se debe un poquito a la iniciativa de algunas personas comprometidas con esto, como la propia Intendente Jefe de la Unidad de Apoyo y Protección a la Mujer, Menor y Mayor, Marta; el propio comisario de Seguridad Vial actual, efectivamente, porque desde hace unos meses yo estoy en el Área 4, en el área norte de Madrid, pero sigo colaborando con mis acciones, con mis iniciativas y estamos muy implicados en esto. No solamente es valorable el apoyo que nos pueda ofrecer la corporación, sino también la iniciativa y el entusiasmo que pongamos los profesionales. No sé si hay alguna otra pregunta o si he respondido debidamente, pero, si les queda alguna duda, estaría encantado de contestarles.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gómez Montejano, presidente de la Asociación Internacional de Policía en España, por su presentación y sus atenciones con los señores diputados.

Interrumpimos la sesión unos segundos para dar la bienvenida al siguiente compareciente. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR DECANO DEL COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MADRID (HERRÁEZ RODRÍGUEZ). (Número de expediente 219/000946).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, el siguiente compareciente es don Sigfrido Herráez Rodríguez, decano del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, una persona que también tiene amplia experiencia en gestión y con la visión suficiente como para ilustrar a la Comisión en los asuntos que hoy nos ocupan. Quiero darle las gracias en nombre de los diputados por haber aceptado la invitación de la Comisión del Congreso.

Tiene la palabra.

El señor **DECANO DEL COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MADRID** (Herráez Rodríguez): Muchas gracias, presidente de la Comisión y señorías.

Me siento como como aquel examinando al que en la universidad le toca hablar después de alguien que es muy brillante. Efectivamente, el maestro Montejano, al que conozco hace muchos años, ha hecho una exposición muy interesante de lo que yo llamo el problema de la seguridad vial en la ciudad existente. Hoy me tocaba un poco hacer el ejercicio, si me lo permiten sus señorías, de ciudad del futuro, de hacia dónde evoluciona la ciudad en esta materia, de cómo podemos influir en esa ciudad futura para que sea más segura, desde el punto de vista de seguridad vial, etcétera; es decir, hacer el discurso que procede del Pacto Verde Europeo, del European Green Deal que la presidenta Von der Leyen lleva desde Alemania al resto de Europa, que todos hemos compartido, sobre todo últimamente a través de los fondos, pero que conlleva una serie de mensajes muy concretos, muy importantes, en lo que a ciudad se refiere, a la hora de repensar la ciudad.

Al representar a los arquitectos de alguna manera, por lo menos a los once mil colegiados de Madrid, hablo de esa nueva ciudad con una revisión sobre lo que hemos hecho. La panacea en los años sesenta y setenta era bajar la densidad de la ciudad, y hacerlo desde el punto de vista medioambiental, de comodidad, de contacto con el medio ambiente urbano porque era lo que se llevaba, lo que estaba de moda. Eso nos ha llevado a una nueva movilidad. La dispersión, el que los crecimientos urbanos de las ciudades españolas se haya producido con una muy baja densidad nos ha llevado a una dispersión que multiplica la movilidad, multiplica el que la gente necesite, en determinados aspectos y puntos de la ciudad, moverse con medios propios de lo más diverso, y ya entraremos en la circunstancia de qué tipo de medios de movilidad tenemos ahora y cuáles vamos a tener en esa ciudad repensada. Ese nuevo medio ambiente urbano es, no cabe duda, de mayor calidad medioambiental a la hora de pasear, pero conlleva unos desplazamientos que tanto en tiempos como en, lógicamente, siniestralidad multiplica. No es lo mismo vivir, y eso lo van a entender sus señorías de manera fácil, en una ciudad pequeña, la ciudad de los quince minutos —me referiré a ella también, porque tenemos ciudades de quince minutos en España—, donde la mayoría de los desplazamientos se producen caminando y, por tanto, la siniestralidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 818

30 de noviembre de 2022

Pág. 12

baja de manera absoluta y total, que en una más grande. ¿Eso quiere decir que todos tenemos que vivir en ciudades pequeñas de quince minutos, en territorios de cuarenta y cinco minutos, que es el concepto europeo de ciudad ideal con el que se está ahora trabajando? Es muy difícil, porque tenemos la ciudad existente. El año pasado, en mayo, la Unión Internacional de Arquitectos se reunió en Madrid y determinó la avalancha que se está produciendo desde las zonas rurales a las ciudades, no solo en Europa, sino en general en todo el mundo y, por tanto, hay una mayor concentración en las ciudades. No cabe duda de que con esa densidad, ese ideal que tienen algunos futuribles, como esa ciudad que ustedes habrán conocido por los medios de comunicación, *the line*, donde no cabe la siniestralidad porque no existe la posibilidad de que haya ningún accidente, también conlleva otros problemas que todos tenemos en la cabeza sobre a qué tipo de vida nos aboca ese tipo de ciudades, entre comillas, del futuro.

Podemos tender a pensar que en las ciudades del futuro no va a existir ese concepto de seguridad vial porque todo será seguro. Yo no lo pienso, no lo creo. Estos días hemos visto también en los medios cómo se refieren al traslado de personas en dron; seguro que aparecerá a través de esos medios de movilidad nuevos alguna accidentalidad, algún problema que tiene que ver, igual que los vehículos sin conductor, con esa mejora técnica que se tiene que ir produciendo de manera progresiva y que, efectivamente, en un principio dará sus problemas. Según la teoría del ideal será, si no imposible, improbable el accidente en ese tipo de ciudad de futuro, donde cualquier movimiento de una persona a su zona de trabajo, a su zona de ocio, o cualquier otra circunstancia, se producirá, como digo, de una manera seguramente distinta. Ya estamos viendo cómo se ha producido —el señor Montejano lo ha dicho— el cambio de hace veinte años a ahora, y yo creo que en veinte años, y al paso que va, que es una asíntota, irá mucho más deprisa el volumen de cambios en materia de movilidad.

El concepto de esa ciudad de los quince minutos para las nuevas ciudades o para las ciudades existentes, y que podemos mimar y cuidar, no cabe duda de que tiene mucho interés. Para eso, lógicamente, hay que legislar, hay que pensar que la legislación urbanística en los nuevos desarrollos tiene que tener que ver con esas nuevas áreas de centralidad. Cuando hablamos de la ciudad de los quince minutos no solo hablamos de las nuevas ciudades construidas *ex novo*, sino de los crecimientos urbanos de determinadas ciudades, en los que se producen esas posibilidades de satisfacción, de ocio, compra, trabajo, vivienda, etcétera, en un ámbito en el cual se pueden desarrollar, como digo, todas esas actividades.

Todo lo que tiene que ver con este tipo de ciudades y de proyecto de ciudades del futuro tiene que ver también con los temas de ahorro energético. Está íntimamente cruzado el que pensamos en todo momento que no podemos consumir energía, no se debe, no se puede, sobre todo procedente de todos los materiales que estamos utilizando en este momento y que son finitos, que van a tener una duración razonablemente larga, pero, efectivamente, con unos problemas, además de los medioambientales, de cantidad. El ahorro energético y, como consecuencia, los menores desplazamientos. No hablamos de ahorro energético en una ciudad, hablamos de moverse menos y de moverse de manera diferente, de los desarrollos que tienen que ver con la bicicleta en un principio y ahora con el patinete y otros modos de movilidad, que influyen en el ahorro, tanto de tiempo como de energía y sobre todo de energías procedentes, como digo, de los combustibles fósiles y además contaminantes.

El problema de la seguridad vial en relación con la ciudad existente lo ha tratado con mucho esmero, cuidado y con datos el maestro Montejano desde un punto de vista muy práctico. El policía es una persona que vive el día a día de esta problemática de la seguridad vial en la ciudad; por tanto, me libro de entrar en datos que había traído. Yo creo que la ciudad existente va a tener influencia, y más con la presión que se está produciendo de venida de las ciudades más pequeñas, de los pueblos a esas grandes ciudades, y esa presión tiene que tener una contestación con el límite del transporte privado. Ya se ha producido en todas las ciudades, creo que de todos los colores políticos, una dinámica de delimitar de maneras distintas el uso del coche, del vehículo privado en el centro de las ciudades. En Madrid, la bajada que se producía —yo lo comentaba con Montejano antes de entrar— ha sido del 20 o el 30 % en ese primer momento en el que se prohíbe acceder a la zona que está regulada si no es con unos permisos, porque vives ahí o porque tienes ahí tú tu trabajo, etcétera. Esas limitaciones lógicamente tienen que ver con la peatonalización. La peatonalización tiene que ver con otro modo de transporte de movilidad dentro de la ciudad muy interesante, que es moverse caminando, aunque eso conlleve tiempo o esfuerzo.

El templado del tráfico es otro concepto que se une a esa toma de los ciudadanos de la parte céntrica de las ciudades; es decir, tanto la peatonalización, que es el caso extremo, como el templado del tráfico tienen que ver con una forma de moverse que, efectivamente, afecta a la libertad de los ciudadanos y de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 818

30 de noviembre de 2022

Pág. 13

los usuarios, pero tenemos que tener en cuenta que por encima de todo la libertad está en que se siga desarrollando la actividad económica y de todo tipo en la ciudad. El error que alguna vez se ha podido producir de no dar acceso o alternativa, sobre todo en materia de movilidad, a lo que tiene que ver con la distribución de productos es grave, porque eso, igual que las emergencias, tiene que estar recogido en un plan de peatonalización, en un plan de templado de tráfico. Siempre estamos hablando de intervenciones que tienen que estar, como digo, estudiadas.

Es muy importante en este punto hablar de la nueva siniestralidad que ha surgido alrededor de la nueva forma de movilidad. Yo traía los ejemplos de por qué se producen, y es por falta de señales luminosas en bicicletas y patinetes, uso de auriculares en personas que caminan por la calle y son atropelladas porque no son conscientes, no pueden serlo al tener tapados sus oídos, etcétera. Esas nuevas formas de movilidad han traído figuras como los patinetes que tienen una accidentalidad, una siniestralidad importante. Yo creo que ahí, como siempre, la legislación tiene que adecuarse de manera muy rápida a la nueva realidad. No podemos ir detrás de lo que está surgiendo, que es que ha habido algunos atropellos con un patinete y, además, sin documentación, y es muy fácil huir y no dejar constancia de quién ha producido el daño. Efectivamente, no puede ser que legislativamente todavía no sepamos cómo atajar estas cuestiones. Pero bueno, son cosas que tienen más que ver con la intervención de Montejano, aunque yo no dejo de tocarlas.

Me parece muy importante el esfuerzo que estamos haciendo los técnicos diseñadores de ciudad en estas materias. Ahora mismo se están pensando las nuevas áreas de centralidad con circuitos de bicicleta, con circuitos que tienen que ver con el uso del patinete, con zonas para caminar y para correr. Yo creo que todo eso, que efectivamente es lo que los demás ciudadanos cedemos a los que usan ese tipo de movilidad, es un pago totalmente acorde a las nuevas necesidades de las ciudades. Es, absolutamente necesario que cualquier nuevo crecimiento tenga todas estas condiciones de movilidad, de tal forma que salir, si me permiten sus señorías la expresión, a comprar tabaco no signifique necesariamente coger el coche y, por tanto, contaminar, correr riesgos y hacer correr riesgos a los ciudadanos. Me parece muy sencillo entender que estas movilidades nuevas van a venir seguidas de nuevas figuras, que ahora mismo son aparentemente desconocidas pero que van a cambiar el concepto de movilidad y el concepto de siniestralidad alrededor de la movilidad. Cuando me refiero, ya por último, a esa noticia que salía estos días sobre el transporte, ya no digo de mercancías, por supuesto, también de peatones, a través de drones, vamos a ver qué surge, cómo se legisla y cómo se organiza ese tráfico que vuelve a aparecer en otro nivel. Creo que es necesario estar muy en contacto con los técnicos, tanto ingenieros como arquitectos, que somos los que vemos hacia dónde va esa nueva movilidad, que es ese marco del que me sugerían sus señorías que hablara.

No me resisto a referirme a esa última llamada que Montejano ha dejado muy claro encima de la mesa, que es el tema preventivo, esa lucha contra la confianza y la distracción, que son los dos grandes motivos de la accidentalidad en las ciudades, y diría que también en las carreteras. Creo que todo lo que se haga en el aspecto de la confianza y la distracción, todo lo que hagan las instituciones de todo tipo y a todos los niveles, colaborará para que efectivamente tengamos unas cifras más razonables que las actuales. El gran perjudicado en la ciudad, siempre y por todo, es el peatón. Al final, esas cifras de las que nos ha hablado Montejano son de peatones atropellados, peatones, que han tenido cualquier tipo de percance, algunos, muchos, he visto que son motociclistas, pero sobre todo son peatones que en las ciudades corren serios peligros en razón de sus límites, que pueden ser por distracción al llevar esos auriculares, gente que tiene una edad y unas capacidades que no le permiten ir más rápido, etcétera. A mí me decían siempre: a mí no me da para cruzar un paso de cebra, un semáforo en el tiempo que está marcado. Hay gente a la que por edad efectivamente le ocurre en este tipo de cosas. Creo que tenemos que trabajar todos para ello. Las nuevas tecnologías, las TIC, están a disposición de toda esta casuística, tienen que estar al servicio del ciudadano y no al revés; es decir, no podemos estar pensando en qué nos va a surgir por aquí para evitarlo, sino en cómo nos van a ayudar las nuevas tecnologías, porque igual que nos han ayudado para saber la ocupación de los aparcamientos en el centro de una ciudad, y lo tenemos en nuestro teléfono, nos tienen que ayudar a la hora de saber qué tiempos son necesarios para cada semáforo o cómo se regulan los semáforos para que no se produzcan determinadas acumulaciones.

Nada más, quedo a su disposición para aclarar sus dudas. Creo que he cumplido con los tiempos que me daban, a lo mejor un poco sobradamente.

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 818

30 de noviembre de 2022

Pág. 14

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

Gracias, señor Herráez, por sus explicaciones. Pocas preguntas caben porque entre las explicaciones del compareciente anterior y las suyas nos ha quedado todo bastante claro. Lo que sí quería comentar es, tal como explicaba, eso de que con unas nuevas movilidades vamos a evitar que haya más accidentes, porque creo que lo que se ha demostrado es que las nuevas movilidades hasta ahora nos han traído más accidentes a los más vulnerables, que en este caso pueden ser peatones y ciclistas. Está claro que un coche eléctrico es un coche silencioso y que raramente oyes que pueda venir un vehículo, y más si llevas auriculares. Me gustaría volver a incidir en que habría que tener un buen transporte y oportunidades para las zonas rurales, porque de esta forma quizás no habría este éxodo de gente que viene a vivir a las grandes ciudades y quedaría más repartida la movilidad. Lo ideal sería que en treinta minutos como mucho pudieras estar en tu lugar de trabajo y así seguramente evitaríamos tener las ciudades sobrecargadas de vehículos, de ciclistas o de vehículos de movilidad personal. Me gustaría saber si cuando idean estas ciudades se han planteado que haya *parkings* cerca de las estaciones, pero con proyectos de distintas movilidades, como que pueda haber alquiler de vehículos de movilidad personal o alquiler de bicicletas. También quisiera saber qué piensan del uso del caso en los vehículos de movilidad personal.

Gracias.

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

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

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

Quiero dar las gracias al interviniente y lanzarle una reflexión que ahora sí es un poco provocadora, porque yo creo que aquí en el Legislativo tenemos una tendencia continua, y no voy a hablar en ningún idioma que no sea el castellano, tranquilo, presidente, pero sí voy a mencionar el holandés. Usted como arquitecto conoce la palabra Bijlmermeer, que es el término de un fracaso de estos de hiperplanificación. Para los que no lo conozcan, Bijlmermeer fue en los años treinta un grupo de arquitectos modernistas. Le Corbusier, Alvar Aalto se reunieron y decidieron montarse en un barquito que iba desde, creo recordar, el sur de Francia, no sé si era Marsella, hasta Atenas. Aprendieron poco de Atenas. Los modernistas sacaron ahí el *charter* de esta convención de arquitectos y dijeron que había que hacer unas nuevas ciudades. Eran los tíos más inteligentes del planeta en ese momento en arquitectura. Diseñaron un modelo, que se aplicó en Ámsterdam, que iba de tráfico, de personas, del tráfico no solamente de personas sino también de lo inmobiliario, del comercio, del turismo, y se construyó una ciudad. Alguien fue adelante, lo construyeron, y fue un desastre. Del tren que tenía que llegar creo que se construyó en los años cincuenta la primera unidad, pero jamás se llegaron a tener las unidades completas; las calles nunca se utilizaron para lo que se había diseñado, nunca llegó a estar a más del 70 % de ocupación, etcétera. Lo que sí hubo fue ocupación de los espacios, porque lo que era para coches al final acabó siendo para otras cosas. Les recomiendo que lean sobre eso. También hubo otro caso en Saint Louis, el Pruitt-Igoe, que es el mito de la megaplanificación. Acabaron derruyéndolos. El coste para una ciudad de una mega hiperplanificación, acaba siendo un desastre para los ciudadanos, porque allí vivieron cientos de miles de personas desdichadas que no pudieron disfrutar de su vida. Esto se lo resumo en una cuestión. Qué hacemos con cosas como lo que había en Atenas, y que a estos arquitectos se les olvidó que había en Atenas, que era una polis, una ciudad, algo vivo y creado naturalmente por los humanos. Si quitamos el motor de espontaneidad que tiene en el desarrollo urbano la iniciativa individual y privada, y la libertad, ¿qué nos queda? Nos quedará la hiperplanificación soviética, que ya sabemos que no funciona, las ciudades que no funcionaban, las ciudades satélite, el caso que le decía de Bijlmermeer o el Pruitt-Igoe de Saint Louis. ¿No le parece que deberíamos meter también esto en la ecuación como legisladores? Los municipales decían: Por aquí no se pasa. Si la gente ha pasado ciento cincuenta, doscientos o quinientos años por aquí, cuando usted decía que la gente no pasa por aquí, ¿no se da cuenta de que está cambiando no solo el modelo de ciudad, sino también el modelo de vida de ciudadanos, y a lo mejor lo está haciendo para peor? ¿No deberíamos tener los legisladores, y probablemente los diseñadores y arquitectos urbanos, un poquito más en cuenta las libertades individuales, la libertad de empresa, que ha sido el motor de la construcción de las ciudades, y combinar eso con la seguridad? Ya sabe usted que la mejor forma de que nadie se estrelle es que nadie se mueva. Parece que esa es una cierta teoría que se está llevando adelante en mucha planificación urbana y en muchos municipios.

Muchísimas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 818

30 de noviembre de 2022

Pág. 15

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez del Real. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Gamazo.

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

Señor Herráez, decano del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, bienvenido al Congreso, y en concreto a la Comisión sobre Seguridad Vial. Ha sido un placer escuchar sus aportaciones en la tarde de hoy en relación con la movilidad segura en el ámbito urbano. A ese examinando hay que agradecerle su sobresaliente exposición en la que nos ha quedado nítidamente claro su posicionamiento sobre esa ciudad del futuro.

Quería corregir un poco —un poco no, bastante— a la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, quien ha señalado que hoy venimos a hablar de la ciudad de Madrid. No, hoy vienen a ilustrarnos comparecientes que viven y trabajan en la ciudad de Madrid, que es cuestión bien distinta. Permítame que subraye que lamentablemente nos encontramos ante un punto de inflexión y un cambio de tendencia al alza de la siniestralidad vial en nuestro país. Se está produciendo un retroceso innegable en materia de seguridad vial, porque en términos estadísticos a día de ayer, 29 de noviembre, han fallecido un 14 % más de personas que el año pasado en vías interurbanas, 126 personas más, 1040 familias rotas en lo que llevamos de año, que nos debe hacer reflexionar a los miembros de esta Comisión y a los responsables de tráfico del Ejecutivo sobre toda aquella batería de medidas que se han adoptado, y que parece por las cifras que no han sido muy certeras, y sobre todas aquellas que debemos seguir adoptando.

Sin duda, señora Herráez, el papel de la arquitectura es crucial para establecer el diseño adecuado de la ciudad y por ende su movilidad, como también lo son las nuevas tecnologías inteligentes aplicadas al transporte y la digitalización. En numerosas ocasiones los problemas en la movilidad urbana provienen de la falta de planificación y eficiente gestión de los proyectos arquitectónicos responsables del espacio público, un diseño mal distribuido que en numerosas ocasiones causa un efecto dominó negativo, innegable e imparable en la movilidad urbana. De hecho, la tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible aprobó una nueva agenda urbana que define los parámetros de las ciudades del siglo XXI, esas ciudades del futuro de las que usted nos ha hablado. De entre todos sus objetivos estratégicos, destacaré el 114, que se refiere a la promoción del acceso de todos a unos sistemas de movilidad seguros, asequibles, accesibles y sostenibles, subrayando la integración de los planes de transporte y movilidad en las planificaciones urbanas y territoriales. Le quiero preguntar: ¿Cómo valora la evolución de la integración de los planes de movilidad en las planificaciones urbanas que ha habido en las dos últimas décadas? También me gustaría que nos valore los nuevos modelos de movilidad de los que ha hablado, que sin duda han cambiado el modelo de ciudad y la forma de transportarnos, me estoy refiriendo al uso compartido de los vehículos en los viajes, ¿de qué manera han influido en la seguridad vial? Nos ha hablado de esa ciudad del futuro, donde todo será seguro, y de la intermodalidad, en la que cada vez son más necesarios o se usan más los vehículos de movilidad personal. Recientemente, hace unos días, se ha producido un accidente de una explosión de un patinete en un tren en Barcelona, lo que ha hecho que se esté valorando si se prohíbe el traslado de los patinetes en los trenes y en los autobuses del área metropolitana de Barcelona. Esta decisión ya se adoptó en Londres en diciembre del año pasado ante unas explosiones que se habían producido también. ¿Esa ciudad del futuro tan segura tendrá en cuenta todos los nuevos modelos de transporte y de movilidad que tenemos, como el uso de los patinetes? Al respecto, sobre el uso de patinetes, que algunos compañeros ya lo han preguntado sobre el uso del casco, quiero recordar que en el artículo 47 de la Ley de Tráfico ya se establece la obligatoriedad del uso del casco, si bien es el Ejecutivo quien debe de reglamentar su uso. Nos gustaría saber su parecer sobre esa reglamentación y sobre quién considera que debe utilizar el casco, si todos los usuarios o solo algunos usuarios de patinetes. Ha hecho referencia en varias ocasiones a los peatones que usan cascos para escuchar lo que consideren conveniente, música o emisoras de radio, y que es un peligro. ¿Debería prohibirse el uso de cascos a los peatones? ¿Estaríamos atentando contra su libertad? La Ley de Tráfico ya prohíbe el uso de los cascos para todos los conductores de vehículos, incluidas las bicicletas. ¿Los peatones no deberían utilizar cascos mientras están caminando por la ciudad?

Voy finalizando, presidenta. Usted ha hablado del templado del tráfico y de la reducción de la velocidad. El factor que más contribuye al número de siniestros no es la velocidad, aunque nadie va a negar que influye evidentemente en la gravedad del accidente, sino el volumen del tráfico. ¿No cree que no se reducen lo suficiente las intensidades de tráfico en las ciudades y que no se realizan los esfuerzos suficientes para separar los tráfico basándose en sus masas y en sus velocidades

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 818

30 de noviembre de 2022

Pág. 16

específicas? Nos ha hablado de que en estos momentos se están valorando o impulsando técnicamente esos circuitos específicos para bicis, para patinetes y para peatones. ¿No sería necesario que esos carriles segregados y separados estuvieran ya en vigor desde hace tiempo? Ciertamente es que la trama urbana es la que es y dificulta esa realidad, pero en ciudades o en países como en Noruega más allá de pintar carriles bici, que es lo que realizan numerosos municipios de nuestro país, lo que hacen es segregar y separar perfectamente esos carriles bici, lo que hace que, por ejemplo, en 2019, en Oslo, tan solo hubiese un fallecido en la ciudad, mientras que en Madrid se produjeron 87 fallecidos y en Barcelona 76. Ciertamente es que la población es distinta, estamos hablando de 670 000 habitantes frente a los más de 5 millones de Madrid. Pero esos datos son los que son. Quiero agradecerle de nuevo su comparecencia y esperamos sus respuestas.

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

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

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

En primer lugar, voy a hacer una puntualización. La compañera del Grupo Socialista que ha intervenido con el anterior compareciente no ha dicho lo que usted ha dicho, sino que el compareciente había venido a hablar, para eso se le había citado, sobre un tema que conoce mucho, que es la ciudad de Madrid. Exactamente era eso.

Gracias, señor Sigfrido por su intervención. La verdad es que venía predispuesto a escucharle y con interés, porque creía que sus opiniones serían valiosas, ya que usted ha estado a ambos lados de la línea que separa la Administración Pública y la empresa privada, y la verdad es que no me ha defraudado nada. Ayer, viniendo en el tren, leía algunos artículos de prensa, por eso de que hoy en día todo queda reflejado, gracias a lo que pude seguir algo de su dilatado y denso currículum. Además he apuntado algunas cosas de su denso currículum académico, en el que destaca su experiencia en un urbanismo y me pareció que también en rehabilitación, creo que tiene un máster; político, durante mucho tiempo ligado al Partido Popular, del que me llamó la atención los catorce años en que fue concejal, además de responsable de vivienda bastante de ellos y tres de movilidad urbana; empresarial, también con una larga trayectoria en el sector inmobiliario, al dejar los cargos de representación política para dedicarse a la empresa privada, cuya actividad se ha desarrollado también bastante aquí en Madrid; eso sin contar otras actividades que ya me parecían más curiosas: miembro del Consejo de Administración de Telemadrid, miembro del Consejo de Asuntos Taurinos de la Comunidad de Madrid y decano del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, COAM, que es la razón por la que hoy le hemos invitado a comparecer aquí. Por tanto, es un currículum denso, muy denso, que la verdad es que predisponía a escucharle.

Me llamaron la atención, ya lo dicho, en especial los catorce años de concejal en el consistorio de Madrid, porque soy de los que creen que nada mejor que un ayuntamiento para conocer de cerca las necesidades de los ciudadanos y las ciudadanas y, por tanto, para desplegar, no sobre el papel, sino sobre el asfalto, todo tipo de medidas en temas tan complejos como este. Le haré algunas preguntas. Si requiero de algún dato que no tiene aquí hoy, pues nos lo puede enviar luego a la Comisión. Su comparecencia en esta Comisión de Seguridad Vial, como sabe, forma parte, junto con otras, de la tramitación del anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, para que nosotros acumulemos experiencias y asesoramiento que nos permitan hacer una mejor redacción.

Las preguntas que le haré se refieren a artículos del Título II. Fomento de la movilidad sostenible del anteproyecto. El artículo 18 especifica una serie de ámbitos que tendrán que abordar las directrices metodológicas: planes de movilidad sostenible de entidades locales, para grandes centros de actividad, al trabajo, a centros educativos, zonas de bajas emisiones, aparcamientos disuasorios, distribución de mercancías e implantación de todos los elementos esenciales para circular en bicicleta. Por su experiencia, ¿pondría el acento en alguno de estos ámbitos por ser más una fuente especial de problemas? Me preocupa en especial al reparto de mercancías, tal vez porque soy de una ciudad en la que eso es un problema. ¿Cree que, en este caso, se tendría que reforzar con algún tipo de medidas? Porque yo creo que aunque se van tomando, el tiempo pasa y todo continúa igual.

El artículo 28 especifica la jerarquía que han de seguir las administraciones públicas a la hora de incentivar medios de movilidad. En primer lugar —lo he copiado—: movilidad a pie, en bicicleta y de las personas con discapacidad; luego el transporte público colectivo; a continuación al vehículo privado y, al final, el transporte urbano de mercancías. A partir de su experiencia, ¿tiene alguna objeción con esta jerarquía? ¿Cree que esta jerarquía puede dar lugar a algún tipo de problemas? No hace falta que le diga

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 818

30 de noviembre de 2022

Pág. 17

que el mundo de la discapacidad ve como exasperantemente lentos los avances en movilidad inclusiva. En el anteproyecto figura el artículo 30, que mandata a las administraciones públicas que avancen en este campo. Ya hace años que hay un cierto consenso sobre esto, pero avanza muy lentamente. Con su experiencia nos puede decir, ¿por qué avanza tan lentamente?, ¿por qué nos cuesta tanto?

El artículo 31 habla de detectar y adoptar medidas para erradicar cualquier tipo de discriminación en los diversos modos de transporte en función del sexo, la edad o el poder adquisitivo. ¿Tiene sugerencias que nos puedan ayudar a acabar con ese tipo de discriminaciones?, ¿alguna en especial?

Gracias por su atención. **(Aplausos)**.

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

Ahora tiene un único turno de palabra el señor Herráez para contestar a todos los grupos políticos.

El señor **DECANO DEL COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MADRID** (Herráez Rodríguez): Quiero darles gracias a todos, porque, efectivamente, han seguido el hilo conductor de lo que he contado aquí y eso es señal de que ha tenido algún interés, por lo que les estoy muy agradecido.

Señora Granollers, yo creo que no debemos relacionar la nueva movilidad con más accidentes. Si se me ha entendido algo así, no debe y no puede ser así, es decir, no nos podemos permitir que las nuevas tecnologías no nos ayuden precisamente a que haya menos accidentes. Igual que los coches son más seguros, las carreteras aparentemente también deberían ser ya más seguras, y no entiendo que el resultado sea —aludiendo a un dato que ha dado el portavoz del Partido Popular— un incremento no sé si del 14 %, no puede ser. No puede haber coches más seguros, carreteras más seguras, y que el resultado sea un aumento de la accidentalidad y de la siniestralidad. Algo pasa y tenemos que entrar en profundidad en ello para que deje de ocurrir. Todas las apuestas que se hacen —y que han hecho el portavoz del Partido Socialista, Joan, y la señora Granollers— al transporte urbano público no está en discusión. A mí me parece que nadie en esta sala pone en discusión que hay que apoyar el transporte público cuando nuestros hijos se mueven fundamentalmente en ese transporte. Creemos que hay que poner más dinero y más legislación para que haya unas normas que se cumplan en el transporte, etcétera. Es decir, todos estamos absolutamente de acuerdo en esto. Los primeros pasos que se dieron, coincidiendo con esa época a la que ha hecho referencia el señor Ruiz, fueron en los años noventa. A mí me tocó comprar los primeros autobuses de gas, los primeros autobuses con la famosa pila de hidrógeno, que luego no se ha desarrollado suficientemente, es decir, todo lo que tenía que ver con el ahorro energético y con menos contaminación, pero a la vez estábamos pensando —y ahí subyacía absolutamente, señora Granollers— en la potenciación del transporte público. Por eso se desarrolla el metro y por eso empieza a haber autobuses masivamente que han cambiado la movilidad en estos últimos veinte años, de lo que no me cabe ninguna duda.

Ha hecho una referencia a la España vacía, como le llamo yo, evidentemente, hay que atender mucho a la libertad de cada uno que va a elegir dónde quiere y cómo quiere vivir, pero si la demanda es menor hacia las ciudades efectivamente va a haber una menor demanda de movilidad, una menor accidentalidad, etcétera. El señor que vive en un pueblo de Ávila no tiene accidentes ni nada que se le parezca o tiene muy pocas probabilidades de accidente según desarrolla su vida, a no ser que se mueva una vez a la semana a hacer la compra a un pueblo más grande, etcétera, pero es más previsible y, desde luego, más cuidadoso, por lo que tiene menos accidentalidad. No sé si le he contestado a todas las cuestiones, porque se han vertido muchas ideas suyas, que yo agradezco, y lógicamente respeto.

Don Víctor Sánchez, portavoz de VOX, ha hecho una introducción en la que a él le ha divertido —y a mí también— que alguien versado hable de historias que no han tenido suerte en su forma de pensar y en su forma de ejecutar y algunas se pensaron bien y se ejecutaron mal y otras, al revés, no se pensaron bien y luego salieron muy mal. Eso me lleva a un libro que presenté la semana pasada: *Nuevo Urbanismo*. Si puedo les enviaré algunos de los ejemplares del libro de Luis Rodríguez-Avial, que fue el redactor del Plan General de Madrid, en el que pone en cuestión todo lo que tenía que ver con la transparencia, con la rapidez en los actos administrativos y todo lo que aparentemente pensaron en su día para favorecer que el desarrollo de la ciudad se produjera adecuadamente y luego la traslación a la realidad no fue la adecuada. Es muy interesante que un catedrático de universidad, como es Luis, haya escrito un libro de auto revisión de sus propias teorías urbanísticas.

Sobre la megaplanificación e hiperplanificación, es que no podemos defender lo indefendible. Efectivamente, los errores que cometemos los que hemos tenido una práctica en la Administración los pagamos además en el tiempo, porque los vemos y los sufrimos. Yo fui la persona que trajo los parquímetros a Madrid, era la última capital de provincia que no tenía parquímetros de manera

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 818

30 de noviembre de 2022

Pág. 18

absolutamente inaudita y extraña, porque nadie sabía por qué. En los últimos años pudimos hacer que, efectivamente, hubiera cierto movimiento alrededor del aparcamiento en la ciudad, sobre todo en el centro. Nacieron de una forma diferente, porque estaban mucho más centrados en el aspecto de que hubiera una rotación, ese concepto de rotación que al final no creo que se haya logrado en su totalidad.

Sobre la dinámica que usted, señor Sánchez, estableció sobre lo nuevo y lo existente, se ha visto en mi intervención. Una cosa es hablar de las nuevas ciudades y de los nuevos desarrollos vinculados a ciudades ya existentes, que asimilo, y otra cosa muy diferente es hablar de las ciudades existentes, que están ahí —creo que la portavoz del Partido Socialista ha hecho referencia en la primera comparecencia— y sobre las que hay que trabajar. Es una realidad sobre la que no podemos pensar solamente en cómo se va a desarrollar el transporte o la movilidad en The Line, en esa futura ciudad de Arabia Saudí, que se hará o no se hará. No, tendremos que pensar en cómo se desarrolla en Madrid, en Segovia, en Barcelona o en cualquiera de las ciudades que tenemos, donde nuestros ciudadanos están sufriendo la presión de no haber pensado a tiempo medidas que beneficien la movilidad.

Al portavoz del Partido Popular le agradezco ese sobresaliente inmerecido, pero yo creo que lo importante es que quede alguna idea de todo lo que hemos podido pensar esta tarde aquí juntos. La evolución de los planes de movilidad en las zonas urbanas, a la que usted ha hecho referencia, me parece muy importante. No me resisto nunca a nombrar una cosa que me ocurrió muy cerca de aquí en el barrio de las Letras con la peatonalización de la calle Huertas. El día que pusimos la primera piedra nos tiraron piedras, porque los vecinos consideraban que iban a tener una merma, primero, en su libertad, y luego en su forma de desarrollar su vida ordenada allí, etcétera. Cuando acabamos e inauguramos la peatonalización, le pidieron al alcalde poner mi nombre a una plaza, a la plaza de Matute, que gracias a Dios no se produjo, porque en Madrid sabéis que la persona debe de haber fallecido para ponerle nombre a una calle, y yo no tenía ningún afán de tener calle. Esa petición fue de los comerciantes de esos cafés que conocemos, como el Central, y de los vecinos que viven allí, que vieron incrementado el patrimonio que tenían sus viviendas de una manera muy importante con la peatonalización y todo lo que conllevó la misma. Por tanto, no todas las peatonalizaciones son iguales, no todas son buenas, siempre digo que hay que estudiar y pensar cómo entra un vehículo de emergencia en esas zonas peatonales y cómo se distribuyen las distintas cuestiones que tienen que ver sobre todo con el comercio.

Considero que es muy importante no hacer esfuerzos en cosas que no han terminado de cuajar —y perdón, porque no soy un especialista— como el uso compartido del vehículo. El Bus VAO funciona porque hay muchas personas que vienen dos o tres en el coche, pero yo que vengo solo de la zona de Boadilla, donde vivo, estoy condicionado, porque no puedo utilizar esa zona más rápida y tengo que tardar media hora o tres cuartos de hora más. El uso compartido no se produce, porque es muy difícil concertar los horarios de entrada y salida en una gran ciudad. No sé el éxito que puedan demostrarme los que se dedican empresarialmente a eso, pero no lo termino de ver.

En cuanto al transporte público, hago una referencia, que me ha venido a la mente con su intervención, que tiene que ver con las plataformas exclusivas para el transporte público. Una forma de potenciar de verdad el transporte público en una ciudad, yo lo he visto en Bogotá y en algunas ciudades de América, es que el autobús, porque no tiene por qué ser siempre el metro, ojalá tuviéramos dinero para financiar el metro en todas las zonas de Madrid más recónditas, tiene que tener una plataforma exclusiva y esa plataforma exclusiva, aunque supone un coste y un dinero que hay que invertir en ese transporte público, permite que efectivamente desde una ciudad, creo que también han hecho referencia algunos de los otros portavoces, que esté a 20 kilómetros estemos en Madrid en diez minutos y digo Madrid o en cualquier gran ciudad. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Esas plataformas exclusivas de transporte público en Madrid están anunciadas con los nuevos desarrollos y me parecen fundamentales, creo que es un gran acierto, y donde se han implantado han dado un buen resultado.

En cuanto a las prohibiciones, que también han nombrado varios portavoces, tienen que ver con un ataque a la libertad en el momento en que alguien prohíbe algo. Una cosa peor que la prohibición es ponerle un precio a la forma de entrar en el centro de una ciudad, porque se produce algo que en Londres es muy criticado, que solo entran con su vehículo privado los que tienen dinero... **(el señor Mateu Istúriz: Claro, sí)**, y eso es todavía peor, porque eso sí que es discriminar en el lado contrario del que yo entiendo que se debe hacer. Por tanto, hay que tener un cuidado exquisito en el balance entre las prohibiciones, la libertad y todo eso. Os he puesto el ejemplo de la calle Huertas en la que, efectivamente, el vecino es el que tiene que estar convencido, no el planificador ni el gestor, sea municipal o autonómico; es el vecino el que al final se tiene que convencer de que eso es favorable.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 818

30 de noviembre de 2022

Pág. 19

Por acabar con su intervención, estamos muy, muy por detrás en la comparativa de la accidentalidad que se ha producido. Creo que se están produciendo menos accidentes en cuestiones que hace veinte años eran las que primaban: el mal estado de un coche o de una carretera. Es decir, en cuestiones que tenían que ver con los medios, y ahora mismo no, ahora mismo se producen por distracciones sobre todo en relación con el teléfono móvil. No ha salido hasta ahora y me ha extrañado, pero claramente la mitad de los accidentes de alcance pequeño en ciudad y de grande en la carretera tienen que ver con eso. Por tanto, se conoce que estamos yendo muy detrás en la legislación, porque la gente no nos estamos dando por aludidos con esa materia coercitiva de está prohibido o te están vigilando, estará dando algún resultado, pero vamos muy por detrás de la problemática. Considero que la prevención y la formación en estas materias son muy importantes y fundamentales. Hay una cosa que diré al final: una cosa es lo que piensan los que legislan y otra cosa es lo que piensan los que ejecutan lo que se legisla, y ahí es donde fallamos. Donde fallamos no es en que todos tengan que llevar casco en un patinete o una luz delante y otra detrás, sino que donde fallamos es que nadie lo lleva y nadie les dice nada. Ese es el problema que está surgiendo con los atropellos en las aceras de la ciudad de Madrid.

Básicamente he contestado más o menos a todos los portavoces, menos al del PSOE, a don Joan Ruiz. Me ha abrumado un poco con mi currículum. Quería pasar desapercibido y venir en representación de los arquitectos de Madrid (**risas**), pero no me importa. Desde luego, le agradezco las alusiones, porque todas son ciertas y en todos los sitios donde he trabajado he aprendido, me he divertido y he cosechado frutos, como ese de los aparcamientos regulados en Madrid, por el cual me odian todos mis amigos, como es lógico, y cualquiera que ya sabe que yo fui el culpable de traer el aparcamiento regulado a la ciudad de Madrid (**el señor Alcaraz Martos: ¡Qué simpático!**), cuando hacía veinte o veinticinco años ya estaba en el resto de ciudades españolas y éramos la última capital en ponerlo en práctica, lo cual era algo extraño. Mis compañeros concejales de Tráfico de otras ciudades me miraban diciendo: ¿Y en Madrid, cuándo?

Don Joan Ruiz ha hablado de una cosa que es especialmente importante, cual es planificar y planear los planes de movilidad. Creo que eso es fundamental. Es muy importante que haya una legislación a nivel nacional a la que las comunidades autónomas y los ayuntamientos se acojan y exista una planificación real en cada una de las ciudades. No tiene nada que ver la planificación de una ciudad como León con la de una ciudad como Sevilla, por lo que es muy importante que cada una tenga luego esa autonomía local, pero que tengamos claro que tiene que estar planificado cómo se mueve la ciudad. No es lo mismo tener metro que no tenerlo, tener más que tener menos, qué plataformas exclusivas para autobuses hay que poner para que efectivamente la figura del autobús sea como la de un metro y te garantice unos tiempos y unas comodidades, etcétera. Considero que habría que legislar —y perdonen, porque a lo mejor me inmiscuyo en algo que no me corresponde— sobre las condiciones del transporte urbano colectivo. Cuáles son las condiciones mínimas que tienen que existir de comodidad, de confort y de otras cuestiones, y eso no puede depender de un pobre ayuntamiento, que además no tiene medios, sino de un aspecto más general. Por tanto, todo lo que tiene que ver con ese planeamiento, sí. Repito —y con esto concluyo fundamentalmente, aunque haré una referencia al tema de las mercancías—: una cosa es lo que piensan los que legislan y otra cosa es lo que piensan los que ejecutan la legislación, lo he dicho en otro momento de la intervención. Es muy importante que seamos consecuentes con lo que estamos legislando o con lo que hay legislado encima de la mesa. No puede ser que, efectivamente, el mundo del patinete sea una selva en el centro de Madrid y que exista una legislación, que yo la conozco, y nadie de los que vemos aquí cumpla con ella.

Sobre el tema de la distribución de mercancías, que sería un poco el final, en cuanto a la jerarquía, aunque se ha leído otra, el coche privado siempre lo pongo en último lugar. Otra cosa es que yo defienda la libertad para usar el coche privado, porque, si no, yo, desde mi casa a donde estoy trabajando hoy en la calle Hortaleza, podría tardar dos horas y media, porque mi hija tarde una hora y pico en ir a la Ciudad de la Imagen, que está aparentemente cerca. El transporte es como es, es una realidad, cada vez es mejor, infinitamente mejor, en frecuencia y en comodidad, pero hay gente que libremente elegimos el transporte privado, porque veo que si no se me haría eterno y más cuando salgo a las once de la noche, pero lo pongo al final, siempre al final. El último eslabón en materia de movilidad es el transporte privado, el coche privado, y encima están las mercancías, y yo diría que están bastante por encima. ¿Por qué? Porque las mercancías son la riqueza y la economía de la ciudad. Por tanto, el que piense en estrangular de alguna manera el reparto de mercancías se equivoca de pleno, lo digo con todas las consecuencias. No es un tema que dependa de ideologías, sino que es de sentido común, porque no podemos bloquear

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 818

30 de noviembre de 2022

Pág. 20

la distribución de mercancías, aunque sí podemos influir en que eso no repercuta negativamente en el resto de los ciudadanos. Aquí se hicieron intentos de poner horarios, que considero que es fundamental. El horario no puede ser coincidente, no se puede parar en la calle Hortaleza —pasa todos los días— a las nueve de la mañana un camión y luego otro camión, como no tienen sitio reservado se ponen en el centro y así distribuyen mercancías, esto no puede pasar. Pasa igual en las grandes ciudades, otros ejemplos son Barcelona y Bilbao. Tenemos que trabajar mucho y bien en el tema de la distribución de mercancías en materia de movilidad. Habría que ver también la accidentalidad relacionada con la distribución de mercancías, que no será pequeña. Lo digo también, porque ahí existe otra selva importante.

Quería concluir con esa idea de que lo que piensan sus señorías tiene que corresponderse con lo que piensan los que ejecutan luego esas leyes que ustedes piensan. Por eso será muy importante que esto trascienda luego y llegue, como una lluvia fina, a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos, porque, si no, efectivamente, pasa lo que nos encontramos en nuestras calles.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Sigfrido.

Quiero darles las gracias a sus señorías. Agradeciéndoles a los dos comparecientes su presencia y sus aportaciones, se levanta la sesión.

Eran las seis y treinta minutos de la tarde.

cve: DSCD-14-CO-818