



## CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2026

XV LEGISLATURA

Núm. 597

## SOBRE SEGURIDAD VIAL

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.<sup>a</sup> MARTA  
MADRENAS I MIR

Sesión núm. 12

celebrada el martes 23 de junio de 2026

### ORDEN DEL DÍA

Celebración de las siguientes comparencias:

- Del presidente de Alianza por la Seguridad Vial, ASV (Lorca Sánchez), para informar en relación con el objeto de la comisión. Por acuerdo de la Comisión sobre Seguridad Vial. (Número de expediente 219/000677) ..... 2
- De la señora Calahorro Lizondo, responsable de la oficina técnica y coordinadora EuroVelo en España de la Asociación Coordinadora en Defensa de la Bicicleta ConBici, para dar cuenta de la problemática en la seguridad vial de la comunidad ciclista y aportar propuestas para fortalecer dicha seguridad. A petición del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR. (Número de expediente 219/000587) ..... 14
- Del director de SEVIMA, Seguridad Vial de Mascotas (Garrido Díez), para explicar los riesgos existentes y la necesidad de emprender acciones en pro de la seguridad vial y prevención de accidente de tráfico en el traslado de mascotas en los vehículos particulares. A petición del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 219/000565) ..... 24

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 597

23 de junio de 2026

Pág. 2

### SESIÓN DE LA COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL CELEBRADA EL MARTES 23 DE JUNIO DE 2026

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

#### CELEBRACIÓN DE LAS SIGUIENTES COMPARENCIAS:

- **DEL PRESIDENTE DE ALIANZA POR LA SEGURIDAD VIAL, ASV (LORCA SÁNCHEZ), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL. (Número de expediente 219/000677).**

La señora **PRESIDENTA**: Bon dia a tothom. Donarem inici a aquesta primera compareixença d'avui.

*Buenos días a todos. Vamos a dar inicio a esta primera comparencia de hoy.*

Quiero dar la bienvenida al señor Lorca Sánchez, president de Alianza por la Seguridad Vial. Le agradecemos su presencia y que pueda informarnos de su trabajo y sobre cuáles son sus preocupaciones y las de su asociación.

No cal que els hi recordi els temps. Jo ho hem fet de cadascú. Crec que en les seves pantalles poden veure les diapositives.

Començaríem en els seus vint minuts.

Endavant, senyor Lorca.

*No es necesario que les recuerde los tiempos porque ya se los hemos recordado a cada uno. Creo que en sus pantallas podrán ver las diapositivas.*

*Empezamos con sus veinte minutos.*

*Adelante, señor Lorca.*

El señor **PRESIDENTE DE ALIANZA POR LA SEGURIDAD VIAL, ASV** (Lorca Sánchez): Muy buenas días, señorías.

Muchísimas gracias por dejarnos comparecer. Ya tuve el honor y la oportunidad de hacerlo como presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas hace uno o dos meses aproximadamente, y en este caso me toca llevar la chaqueta de la Alianza por la Seguridad Vial.

Esta comisión es la de Seguridad Vial y, desde nuestra experiencia, lógicamente, lo que queremos es aportar todo aquello que consideramos pertinente y oportuno para reducir esta siniestralidad vial que tenemos.

Permítanme que rápidamente les presente lo que es la Alianza por la Seguridad Vial. Agrupamos a treinta y seis organizaciones —entidades muy importantes cada una en su sector, líderes—, que están muy preocupadas y ocupadas en lo que es la mejora de la seguridad vial. Cada una de ellas atesora una gran experiencia, y creo que, como sociedad civil y entidades que estamos relacionadas en este ámbito, es nuestra obligación aportar todo aquello que consideremos pertinente. En la alianza realizamos un trabajo constante a través de distintos grupos de trabajo especializados en cada una de las áreas; a partir de ahí, sacamos unas conclusiones. Nuestro objetivo es trasladárselas a la Dirección General de Tráfico, a Transportes y, por supuesto, a ustedes, los decisores políticos, ya que son los que en última instancia tienen un gran poder a la hora de legislar pertinentemente, que sé que lo hacen, pero es bienvenida toda mejora que se pueda implementar porque el objetivo es muy importante. **(Apoya su intervención en una presentación digital).**

Voy a seguir en esta comparencia un orden —ahí tienen lo que es el índice—, y vamos a intentar mostrar una fotografía sobre cómo está la siniestralidad vial en nuestro país, esos patrones temporales y dónde ocurren esos siniestros, pero, sobre todo, nos vamos a enfocar en el trinomio que creo que todos conocemos ya: el factor vehículo, la vía

y el factor humano, que son los principales causantes de los siniestros, los fallecidos y los heridos graves. Vamos a analizar uno a uno de forma somera. Les hemos facilitado la presentación para que ustedes la tengan, y, por supuesto, estoy abierto a cualquier aportación o aclaración que necesiten.

El último balance consolidado que tenemos es de 1785 fallecidos. Son muchos. Es verdad que hemos ido bajando, pero, si ven abajo en la gráfica, llevamos más de doce años sin cambios significativos. Tenemos que hacer todo lo posible, como ustedes saben —y sé que lo están intentando— para seguir y poder alcanzar ese objetivo de 2030 de reducirlos al 50% y, por supuesto, que en 2050 ese objetivo sea cero. Ahí tenemos 9561 heridos graves que han necesitado hospitalización, y también tenemos la cifra también de heridos leves. Voy a abrir un pequeño paréntesis sobre estos datos consolidados. Particularmente, no me gusta hablar en primera persona, pero quiero decirlo por si hay algún tipo de discrepancia. Cada vez que se dan los datos a principio de año, saben que es un balance provisional, donde solamente constan los fallecidos en vías interurbanas, fuera de poblado y a veinticuatro horas. Creo que eso, honestamente, produce mucha confusión, porque, cuando alguien se mete — lo pueden hacer ustedes, y seguro que lo han hecho— en las estadísticas de fallecidos, salen poco más de 1100 o 1785, dependiendo del año que sea, y la gente no se aclara con eso. Yo abogo y propongo para que tengamos una magnitud. Este balance consolidado es a treinta días, y tienen el mismo derecho a constar en estas listas aquellos fallecidos en cuarenta y ocho horas. ¿Qué pasa? Que ya no aparecen en este balance inicial. También hay que computar lo que acontece en vías urbanas. Ahí lo dejo para que Dirección General de Tráfico o a quien competa haga lo que estime pertinente.

En este sentido, aquí vemos los agravantes, las causas que mayoritariamente están presentes en los siniestros viales. Aquí pone «accidentes de tráfico», pero son siniestros viales. Lo digo porque esto, como ya saben ustedes, es una reivindicación muy acertada por parte de las asociaciones de víctimas, y yo lo llevo grabado a fuego. Son siniestros de tráfico, siniestros viales. Como ven, uno de cada tres, aproximadamente, tenía alcohol mientras conducía a velocidad excesiva, y las distracciones son un 30%. Aquí lo sorprendente es que el 10% de esos vehículos implicados en estos siniestros viales con fallecidos no tenían pasada la ITV. Un dato más sorprendente es que el 38% en vías urbanas no llevaba puesto el cinturón de seguridad y un 26%, uno de cada cuatro fallecidos en vías interurbanas, no llevaba puesto el cinturón de seguridad. Ahí tenemos un 22% implicados en los siniestros viales por vías en mal estado.

Hay otro dato que también creo que es relevante: como pueden ver ustedes, el parque en España está envejecido con una media de catorce años y medio —cifra aportada por ANFAC, la Asociación de Fabricantes de Automóviles—. De ese parque total, el 30% no tiene la ITV pasada. Si hacemos un cómputo total, no solamente sobre donde han sucedido los siniestros viales, tenemos un 70% de vías en mal estado. Creo que conocen los patrones temporales, y esto es más o menos evidente: se produce un 65% de accidentes más durante el día y un 35% por la noche. También aumentan los fines de semana, que es cuando más sale la gente quizá en las condiciones menos adecuadas. Más abajo tienen las cifras de verano y Navidad, donde hay más movilidad y donde probablemente gran parte de los desplazamientos discurren por vías que no son tan familiares.

Teniendo en cuenta esos datos que hemos presentado, la primera propuesta que hacemos desde la alianza es que se refuercen y se intensifiquen las campañas especiales en verano y en Navidad. Sabemos que se hace, pero hay que seguir llamando la atención y potenciarlo. Igualmente proponemos que haya más controles. Ya hemos visto que aproximadamente uno de cada tres conductores llevaba alcohol en sangre y un 7%, drogas. El control es un elemento disuasorio importante que hay que tener en cuenta.

En cuanto al factor vía, aquí tienen una gráfica que yo creo que es relevante. Un 42% de firme de las vías es deficiente —solamente un 16% están en buen estado—, un 14% de las barreras no están mantenidas correctamente y un 28% tiene una señalización borrada o deficiente. Como hemos dicho anteriormente, un 22% de los siniestros se produjeron en estas carreteras en mal estado. El 70% de las vías tienen como factor

concurrente ese déficit de mantenimiento. Lo que proponemos es una renovación del firme y un mantenimiento correcto y adecuado de las vías por donde circulamos, una mejor señalización y la utilización de las nuevas tecnologías. Además de, por supuesto, —sé que es de Perogrullo— seguir trabajando e insistiendo en esos puntos negros. Esas medidas se están adoptando, pero lo que proponemos y reivindicamos es que se amplíen e intensifiquen.

El factor vehículo lo hemos mencionado anteriormente. El 10% de los vehículos no tenían la ITV y estaban implicados directamente en los siniestros viales. Ahí vemos una gráfica donde se desgrana según la antigüedad. Hemos comentado que la edad media de envejecimiento del parque está en los catorce años y medio, y ahí vemos que entre menos de siete años solamente está el 25%; entre siete y quince años, el 35%, y más de quince años, el 40%. En esto entraremos después por el tema de las ADAS, que tan importantes se revelan y que se pueden utilizar con el objetivo de disminuir la siniestralidad vial.

Aquí abajo tenemos lo que decíamos de las ITV: que el 30% del parque tiene la ITV caducada. Podemos resaltar que las motos, que tanta siniestralidad tienen, son las que mayor incumplimiento tienen en cuanto a la ITV, seguidas de las furgonetas y después, en tercer lugar, de los turismos. Con respecto a este factor —el vehículo—, una de nuestras propuestas es fomentar y promocionar la ayuda a la adquisición de vehículos más seguros y menos contaminantes. Como he dicho, las ADAS son muy importantes; de hecho, según un informe de la Comisión Europea, son miles las vidas que se pueden salvar haciendo uso de esas ADAS. Sin embargo, la subvención debe tener también como índice el factor renta, el nivel de renta del titular. Asimismo, debemos promocionar este tipo de tecnología con el fin de mejorar la seguridad vial.

Abajo, a la izquierda, hacemos mención de la ITV. Basándonos en esa fotografía que hemos mostrado anteriormente, proponemos alguna medida que incentive a pasarla; por ejemplo, que la aseguradora pueda tener esos datos y que pueda haber cierta penalización en los seguros. Esto iría más allá de evitar esas sanciones con un pago abreviado y un pago bonificado del 50% por pronto pago si vienen por no haber pasado la ITV, además de la inmovilización del vehículo.

Si pasamos a la derecha, tenemos los vehículos de movilidad personal que han irrumpido hace unos años, y que entendemos que no tienen sentido porque son conductores, no peatones, y, por tanto, deberían tener una serie de condiciones. Una de ellas sería la implementación o la obligatoriedad del seguro, que ya está establecida. Consideramos también que deberían tener una formación teórico-práctica mínima, aunque sea una mañana o una tarde, porque no tiene sentido que una persona se ponga a los mandos de un vehículo como conductor y no conozca por lo menos la señalización que le pueda afectar y los elementos de protección; además de que deberían estar sometidos también a unas ITV.

El factor humano, como saben, constituye aproximadamente el 80% del factor principal de los siniestros viales. Anteriormente ya hemos mencionado algunos de ellos: un 30%, uno de cada tres, por las distracciones, principalmente con el móvil, pero también está el problema del cinturón, del alcohol y la velocidad excesiva. Esos cuatro o cinco factores son los que principalmente están provocando la siniestralidad vial. A este respecto, nuestra propuesta es una mejor formación y concienciación. Hay módulos de concienciación que ya se imparten en el permiso por puntos y que están obteniendo muy buenos resultados —por cierto, ahora el 1 de julio es nuestro 20.º aniversario—, ya que han reducido mucho la siniestralidad vial. Los propios asistentes a esos cursos de recuperación de puntos nos dicen: ¿Por qué me estáis dando esta concienciación, que tan buena es, después de cometer una infracción con siniestros y, lamentablemente, fallecidos y heridos graves, y no me lo habéis dado cuando estoy obteniendo el permiso de conducción? Creemos que es muy importante que se pueda dar esa concienciación con la participación de asociaciones de víctimas, de psicólogos y, por supuesto, de los profesores y profesoras de formación vial de autoescuelas. Es emular, de alguna manera, lo que ya se está haciendo en el permiso por puntos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 597

23 de junio de 2026

Pág. 5

Aquí, en este apartado de formación y concienciación, a la derecha, tenemos las carreteras convencionales. Hemos visto anteriormente que tres de cada cuatro fallecidos fuera de poblado se concentran en estas carreteras; sin embargo, incongruentemente, no se da formación sobre este tipo de vías. No sé si en mi comparecencia anterior me habrán oído ustedes que no es porque los centros de formación y las autoescuelas no queramos —lo que perseguimos es una formación de calidad que redunde en una mejor seguridad vial— sino porque, como el examen no discurre por este tipo de vías, al final el alumno o alumna no quiere que le demos clase por ahí, y es una lucha continua. Hace ya tiempo propusimos a la Dirección General de Tráfico que pueda haber una formación obligatoria. Tenemos desarrollado un aplicativo con una trazabilidad donde haya un número mínimo de kilómetros a determinar por la Dirección General de Tráfico para garantizar que, aunque no se puedan examinar por ahí, los alumnos practiquen en este tipo de vías, que es donde se están matando.

Ya hemos hablado anteriormente de alcohol y drogas, sobre los que debe haber mayor control y vigilancia y, dado que son factores principales en la siniestralidad, enfocarnos en ellos. Se ha hecho mucho trabajo en conductor responsable y atento. La cerveza 0,0 está funcionando muy bien en España, y esto está bastante desarrollado, por ejemplo, en una boda o cualquier acto, donde tenemos autobuses, etcétera. En definitiva, queremos reincidir y potenciar esa información y concienciación.

Por otro lado, el cumplimiento de la norma es absolutamente importante, teniendo muy presentes la vigilancia y el control. Dentro de este factor humano, me van a permitir señalar que para dar una formación de calidad necesitamos exámenes con una anticipación para poder programar esa formación. Creo que ustedes se habrán informado de lo que ha acontecido en los últimos días a través de los medios de comunicación por el famoso PRO que ha sacado la Dirección General de Tráfico, que venía con la intención de ser un apoyo, con unas horas extras los sábados en determinadas provincias. Pero me van a permitir indicar —me veo obligado a ello, como presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas—, como así lo hemos manifestado en los medios de comunicación, que se ha producido una absoluta y tremenda deslealtad con la Confederación Nacional de Autoescuelas, para el sector de las autoescuelas y, me atrevo a decir, hasta para la ciudadanía. ¿Por qué digo esto? Porque ese PRO ha salido muy sesgado, muy acotado. Solamente han avisado con quince días de antelación aproximadamente, se ha circunscrito solamente al permiso B —permiso de coche— y a capitales de provincia. Cuando nos lo dijeron, intuíamos que era una trampa. En reuniones con la Dirección General de Tráfico les dijimos que, si es para reducir las listas de espera de la ciudadanía, nuestro apoyo total; si es para tener una foto sesgada y tapan la insuficiencia que hay en muchas provincias para realizar los exámenes prácticos, que no cuenten con nosotros. Se les advirtió: Por favor, no utilizéis esto, porque es una información errónea y sesgada para tapan los empates que puedan existir.

Aquí quiero aclarar lo que yo creo que es el motivo de la Dirección General de Tráfico para sacar esta estrategia. Cuando hablamos de bolsa de alumnos que están esperando para examinarse, nosotros, desde la confederación, siempre hemos dicho que no todos esos miles de alumnos están preparados para examinarse al día siguiente. Lo sabemos. Pero sí que hay una parte fundamental que necesita su permiso de conducción para, por ejemplo, acceder a una oposición, para un puesto de trabajo o para satisfacer la demanda del sector de transporte, que es de unos 35 000 conductores, y que tiene una lista de espera impresionante. Esa es la realidad.

Lo que nos hemos encontrado ha sido una trampa torticera a la confederación. Han puesto a los pies de los caballos a compañeros —Navarra, Lleida, Barcelona— ahí donde se ha aplicado, para decir que las autoescuelas mienten y que solamente han sacado un 10% de lo que han propuesto. Si el objetivo es dar realmente un servicio adecuado a la ciudadanía y disminuir la bolsa de alumnos que están esperando, le lanzamos un reto a la Dirección General de Tráfico: vamos a hacer el Plan PRO, que nos gusta, porque, aunque sea un parche, ayuda a disminuir.

Nosotros siempre hemos tenido una colaboración institucional de primer nivel y hemos conseguido muchas cosas conjuntamente, y los frutos están ahí para verlos. Es difícil dar una solución definitiva. Hay que buscarla. Pero creo que necesitaba decir lo que ha ocurrido. Como ya he mencionado anteriormente, les lanzo un reto: ¿quieren ver realmente si hay más alumnos del 10% y si el sistema absorbe toda la necesidad de exámenes, lo que es absolutamente incierto?

Vamos a diseñar el PRO consensuado con la confederación nacional con la anticipación suficiente. Metamos motocicletas y vehículos pesados —la formación de las motocicletas y los vehículos pesados es mucho más rápida que la de los permisos B—; metamos también los centros desplazados. ¿O es que no tienen derecho esas personas que habitan en la España vaciada y que necesitan su permiso de conducción más que los de la capital de provincial porque no tienen un transporte público adecuado? Igualmente, metamos esa anticipación, esos permisos de vehículos pesados, lo que es el permiso de moto, y favorezcamos que haya más exámenes y esos centros desplazados. Ese es el reto que se le lanza. Ya verán cómo las cifras son distintas. Señorías, los alumnos no son barras de pan congeladas que tenemos ahí, podemos meter en el horno y en cinco minutos los tenemos preparados. Nosotros, como profesionales leales y honrados para con los alumnos y alumnas y sus padres, no podemos estar dando la formación si no tenemos una previsión de examen. Si tenemos la posibilidad de preparar a diez alumnos y solamente nos están dando dos o tres, ¿qué hacemos con el resto? ¿Los dejamos ahí congelados y que pierdan su formación después de invertir un dinero o dando clases indefinidamente? Pónganse en esa situación, porque tendrán familiares o tienen hijos. ¿Qué dirían de las autoescuelas? Lamentablemente nos hemos encontrado en esta situación y, desde luego, no vamos a tolerar que jueguen con la confederación, con la ciudadanía ni con nuestros compañeros, que se han visto en una trampa y en una argucia. Permítanme que insista y sea tan apasionado en este aspecto, pero es que nos hemos sentido muy dolidos, sobre todo por la relación muy leal, muy sincera, muy propositiva y muy constructiva que hemos tenido hasta aquí.

Un aspecto que no quiero olvidar es que no solamente hay lista de espera en la parte práctica —lo cual es lamentable, entre otras cosas, porque el ciudadano paga una tasa de más de 94 euros ya que no es un servicio público gratuito, aunque tampoco sería excusa—, es que ya desde hace tiempo estamos encontrando en algunas provincias listas de espera para el teórico. Señorías, nos están llevando a la ruina en muchos sitios: más de 1400 autoescuelas han cerrado, y flaco favor le estamos haciendo a la seguridad vial y a la disminución del número de fallecidos y heridos graves cuando no podemos programar una enseñanza de calidad. Nuestra mano, siempre propositiva, está tendida, y demandamos y reclamamos que de una vez por todas haya una solución definitiva a la falta de capacidad de examen. Hay fórmulas. Estamos abiertos a hablarlas y a negociarlas con toda la garantía y con toda la rigurosidad.

Entrando en el tema de peatones, ahí están los atropellos, por lo que hay buscar esa fórmula para que haya el menor número posible de siniestros en este ámbito. En el dossier que les hemos trasladado tienen todas las medidas que proponemos. Ustedes tienen esa responsabilidad compartida con nosotros de intentar todo lo necesario porque el objetivo más importante es salvar vidas humanas.

Muchísimas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltíssimes gràcies, senyor Lorca.

I ara passàriem a la intervenció dels diversos grups parlamentaris.

Si no vaig errada, començaríem pel Grup Parlamentari Basc. Veritat? No hi ha Esquerra.

Per tant, farà la intervenció la senyora Rentería Lasanta.

Endavant.

*Muchísimas gracias, señor Lorca.*

*A continuación, pasamos a la intervención de los diversos grupos parlamentarios.*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 597

23 de junio de 2026

Pág. 7

*Si no me equivoco, empezáramos por el Grupo Parlamentario Vasco. No está Esquerra.*

*Tiene la palabra la señora Rentería Lasanta.  
Adelante.*

La señora **RENTERÍA LASANTA**: Muchas gracias, señora presidenta.

En primer lugar, quiero agradecer la presencia de don Enrique Lorca en esta comisión, que nos ha compartido las reflexiones y propuestas de Alianza por la Seguridad Vial sobre un asunto de máxima relevancia, como es la reducción de la siniestralidad y la mejora de la seguridad en nuestras carreteras. Desde el Grupo Vasco compartimos que hay que avanzar hacia una movilidad cada vez más segura, más sostenible y centrada en la protección de las personas.

Ayer mismo se formalizó el acuerdo de transferencias entre el Gobierno del Estado y el Gobierno Vasco en materias relacionadas con tráfico y seguridad vial. Este es un paso relevante para el desarrollo de nuestro autogobierno y para la mejora de un servicio que durante años ha venido sufriendo importantes problemas de gestión y falta de recursos, como usted bien ha dicho. Por ello, me gustaría conocer cuál es la valoración que hace Alianza por la Seguridad Vial de este traspaso de competencias, y si considera que una gestión más cercana puede contribuir a ofrecer un mejor servicio a la ciudadanía y responder con mayor eficacia a las necesidades reales.

En este sentido, me gustaría recordar que este grupo parlamentario ha registrado una proposición de ley destinada a reconocer a los profesores y profesoras de formación vial como conductores profesionales. Entendemos que desarrollan una actividad de especial responsabilidad, sometida a elevados niveles de exigencia técnica y de seguridad, formando a quienes serán los conductores del futuro. Creemos que ha llegado el momento de que nuestro ordenamiento jurídico reconozca adecuadamente esta realidad profesional. Por ello, quisiera conocer su valoración sobre esta iniciativa, si Alianza por la Seguridad Vial considera que este reconocimiento podría contribuir a reforzar la calidad de la formación vial y mejorar las condiciones de un colectivo que desempeña una función esencial para la seguridad de nuestras carreteras.

Asimismo, también quisiera trasladarle una cuestión que nos preocupa. Según nos han trasladado desde la Asociación de Trabajadores de Autoescuelas de Bizkaia, vienen solicitando una reunión con usted y con la organización que preside desde finales de 2025. Según nos han manifestado, han reiterado dicha petición en numerosas ocasiones, sin haber obtenido respuesta alguna hasta la fecha. Por eso me gustaría preguntarle directamente si tiene conocimiento de estas solicitudes y, en caso afirmativo, cuáles han sido los motivos por los que no se ha producido todavía ese encuentro. Consideramos que las organizaciones representativas de los trabajadores del sector merecen ser escuchadas y formar parte del diálogo necesario para abordar retos presentes y futuros de la formación vial en España. Creemos también que la seguridad vial es una tarea colectiva que exige la participación de Administraciones, empresas, profesionales, trabajadores y la sociedad civil. Por ello, creemos que el diálogo social y la escucha activa de todas las partes implicadas deben formar parte de cualquier estrategia seria para seguir reduciendo la siniestralidad.

Sin más, muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyoria.

Ara seria el torn del Grup Plurinacional SUMAR. Intervindrà sa senyoria, la senyora Vergara Román.

*Muchas gracias, señoría.*

*Ahora sería el turno del Grupo Plurinacional SUMAR. Intervendrá la señoría Vergara. Cuando quiera.*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 597

23 de junio de 2026

Pág. 8

La señora **VERGARA ROMÁN**: Buenos días.

Muchas gracias por la comparecencia. Desde 2020, representan a grandes empresas y entidades españolas comprometidas con la seguridad vial. Cabe recordar que tenemos un tejido muy comprometido y cuyo objetivo compartimos: sumar conocimiento, experiencia y buscar consensos para cambiar el estado regulatorio del tráfico. En especial, hay que destacar las campañas y los consejos, como #Love30, de apoyo a la pacificación de la alianza. Me voy a centrar en cada uno de los bloques y voy a trasladarle varias preguntas.

En el factor vehículos, en cuanto a las inspecciones técnicas de vehículos, ¿qué propuestas nos podrían trasladar para promover, hacer más accesibles y fomentar las ITV y su contribución a la seguridad vial?

En el fomento de las ayudas para la compra, han hablado de vincularlas al nivel de renta. Nosotros tenemos previsto en la ley de tráfico vincular el poder adquisitivo con las sanciones. Me gustaría que nos dijera cómo valoran esa propuesta y si la apoyarían.

Respecto al parque envejecido, ¿qué estrategias tienen previstas en el sector para la reducción del precio de los vehículos eléctricos, que están contenidas como prioritarias en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima?

Respecto al factor vía, saben que hay una gran diferencia entre el estado de mantenimiento de las carreteras de la red nacional y de las comunidades autónomas. Me gustaría saber si están trasladando también a las comunidades autónomas esta propuesta y qué respuesta reciben de ellas.

En cuanto a formación, ¿cómo ha contribuido a la seguridad vial la inclusión de competencias en seguridad vial en la Ley de Educación y el certificado de profesionalidad del profesorado de formación vial? También como medida de seguridad vial, ¿cómo afrontan las empresas que forman parte de la alianza los planes de movilidad al trabajo?

Respecto a los exámenes, uno de los contenidos que nos trasladó el director de la DGT fue el proceso de digitalización de los exámenes, con convenios con los ayuntamientos. Nos gustaría saber si eso podría contribuir a su aceleración y a amortiguar el problema de las autoescuelas. **(Aplausos)**.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyoria.

Ara pel Grup Parlamentaria VOX, el senyor García Gomis. Si us plau.

*Muchas gracias, señoría.*

*Ahora, por el Grupo Parlamentario VOX, el señor García Gomis. Por favor.*

El señor **GARCÍA GOMIS**: Muchas gracias, presidenta.

Muchas gracias. Bienvenido. Tengo solamente tres minutos.

He escuchado a SUMAR, que siempre saca esta medida, pero no he visto en el informe cuántas personas han tenido un accidente sin tener el seguro del vehículo en vigor. Este sería un dato importante, y lo digo porque hay muchísima gente que circula sin seguro.

Me quiero centrar en el estado de la carretera y del parque. Me ha llamado mucho la atención que, en el apartado del factor vía en los accidentes, solo un 16% de las vías donde han sucedido accidentes están en buen estado: condiciones de mantenimiento, firme o señalización de barreras. Si nos vamos al conjunto, ustedes señalan que un 70% de las vías están mal estado. Esto no es una cosa del año pasado, es una dejación total y absoluta durante décadas.

Otra cosa que ustedes han mencionado es el parque móvil de catorce años y medio. Es un dato alarmante, pero, claro, es que los ciudadanos no pueden acceder a los vehículos modernos. A colación de esto, el vehículo más comprado en España en los últimos cuatro años, consecutivamente, es el Dacia Sandero, que, aunque en la versión Stepway ha mejorado —es el coche más vendido—, solamente ha sacado dos estrellas en el sistema de medición Euro NCAP. Por el chasis, sacaría cuatro, pero en el momento que se tienen en cuenta los ADAS —los sistemas avanzados de asistencia a la conducción, que usted ha mencionado—, en el sistema de medición Euro NCAP, le bajan las estrellas

de cuatro a dos, porque ese vehículo carece totalmente de cualquier medida tecnológica de asistencia al conductor para evitar ese accidente. Este es el informe del Euro NCAP, que, si quiere, se lo puedo hacer llegar. Por tanto, además tenemos el problema de que a los coches que puedan acceder los ciudadanos no son los mejores vehículos ni los más preparados. En esto coincidirá usted conmigo. Por tanto, nos vamos a encontrar con que podemos modernizar el parque, pero los ciudadanos también tenemos que poder acceder a unos vehículos en los que podamos acceder a toda la gama de medidas de prevención de accidentes, de sistemas activos que provocan, por ejemplo, cambio de raíl, distancia, frenado de asistencia, etcétera. Y vuelvo a decirlo, el Dacia Sandero, aunque sea en su versión Stepway, tiene dos estrellas en el sistema Euro NCAP y, desgraciadamente, así lo dice el informe perfectamente.

Hemos hablado de muchas cosas, entre otras, de las revisiones. Todos aquí somos superjóvenes, pero recordamos cómo antes del verano nuestros padres hacían las puestas a punto. También nos hemos encontrado con que muchos ciudadanos no pueden llevar el coche al taller, porque cualquier ciudadano sabe que la factura va a ser inmensa, por lo que no se hace ese mantenimiento de los vehículos. Es la pescadilla que se muerde la cola: si los ciudadanos no tienen capacidad económica para acceder a los vehículos; si encima no pueden mantener los vehículos; si además nos encontramos un firme en mal estado en un 70% de las carreteras, vamos acumulando factores —aparte del factor humano, del factor alcohol o del factor drogas— que lo que hacen es agravar el problema.

En cuanto a lo de las listas de espera, me ha dejado muy preocupado lo ha dicho usted.

Me gustaría que nos dijera qué opina de que se recuperen por parte de los ayuntamientos...

La señora **PRESIDENTA**: Vagi acabant, senyoria.

*Vaya terminando, señoría.*

El señor **GARCÍA GOMIS**: ... los parques móviles infantiles.

Finalizo ya, porque no tengo tiempo. ¿Qué opinión tiene usted sobre la situación actual de la Guardia Civil en su unidad de tráfico?

Muchísimas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyoria.

Potser no veuen la pantalla aquí que està clar. No està en la perspectiva. Lògic. Moltes gràcies, senyoria.

Ara seria el torn del Grup Parlamentari Socialista. Intervindrà sa senyoria, el senyor Arribas Maroto. Endavant.

*Muchas gracias, señoría.*

*Quizás no ven la pantalla y que no esté clara la perspectiva. Muchas gracias, señoría.*

*Ahora sería el turno del Grupo Parlamentario Socialista. Intervendrá su señoría, el señor Arribas Maroto. Adelante.*

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Muchas gracias por haber acudido a la comisión y poder escucharte, que siempre es un placer.

También quiero daros las gracias por el documento que nos habéis entregado, un documento bastante completo, muy visual, muy intuitivo y, sobre todo, muy esquemático, que recoge muchas de las problemáticas y la realidad a la que nos enfrentamos en materia de seguridad vial. Os damos las gracias por dar voz a esas treinta y seis entidades que representáis y por el trabajo que hacéis. Sois una voz autorizada, sois unos actores importantes en materia de seguridad vial. Creo que nos une un objetivo común, que es evitar las muertes en la carretera, acabar con los siniestros viales, con los mal llamados accidentes.

En cualquier caso, he echado en falta algunas cosas que me gustaría preguntarle ahora. Por ejemplo, ¿cuál es el posicionamiento que tienen su asociación y los asociados

a los que ustedes representan respecto a la iniciativa que presentó el Gobierno de reducir la tasa de alcohol, que fue denegada en este Congreso con el voto en contra de algunos grupos parlamentarios?

El objetivo de estas conversaciones siempre es escucharlos a ustedes y no hablar nosotros, que ya hablamos bastante, pero me gustaría mostrarle nuestro pesar por que ese plan de refuerzo de exámenes no haya sido del agrado o de la importancia que ustedes requerían. Por ejemplo, en Navarra, se presentaron 275 alumnos de 6000; en Lleida, se presentaron 312 alumnos de 5000; en Almería, se presentaron 630 alumnos de 8000; en Baleares, se presentaron 407 alumnos de 8000. Ya que se ha hecho un plan de este tipo, creo que sería bueno un diálogo tranquilo y sosegado con la Dirección General de Tráfico, para que, cuando se vuelva a hacer una medida excepcional para movilizar todos los recursos disponibles de la DGT, puedan paliarse todas esas cuestiones que usted ha dicho. Yo vengo del entorno rural y sabemos la importancia de tener carné de conducir para poder, simplemente, hacer cualquier trámite administrativo, poder ir a trabajar o estudiar. Entonces, tengamos un diálogo tranquilo y sosegado con la Dirección General de Tráfico, con el Ministerio del Interior, para que, cuando se vuelva a hacer un plan excepcional para que se movilicen todos los recursos, sean de provecho, tanto para vosotros como para los ciudadanos que están deseando poder sacarse el carné de conducir.

Como ha dicho la compañera del PNV, también nos ha llegado esa petición por parte de la Asociación de Trabajadores de Autoescuela de Bizkaia, que nos han dicho que están esperando a tener una reunión con ustedes y que se lo trasladásemos en esta comisión. Nos sumamos a esa petición para que, por favor, todos los actores vayamos en la misma dirección y no perdamos el objetivo común.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyoria.

I, finalment, el Grup Parlamentari Popular, sa senyoria, la senyora Verano Domínguez.

*Muchas gracias, señoría.*

*Y, finalmente, por el Grupo Parlamentario Popular, la señora Verano Domínguez. Su señoría intervendrá.*

La señora **VERANO DOMÍNGUEZ**: Gracias, señora presidenta.

Señor Lorca, bienvenido de nuevo a esta casa de la ley, la casa de todos los españoles. Con su experiencia, tanto en Alianza por la Seguridad Vial como en CNAE, ha descrito con rigor, como no puede ser de otra manera, la realidad del sector que conoce tan bien y que, lamentablemente, el Gobierno lleva demasiado tiempo ignorando. Pero más que detenerme en los indicadores de siniestralidad —que, como he dicho, los ha dado usted con todo el rigor del mundo—, me gustaría hacer una reflexión más profunda sobre el deterioro de la capacidad de gestión y de credibilidad que tiene la Dirección General de Tráfico.

Empecemos hablando de la implantación desastrosa de la V16. Creo que aquí nadie me puede quitar la razón, porque ha sido la peor implantación de un sistema que ha hecho la Dirección General de Tráfico para la mejora de la seguridad vial en este país: decenas de balizas sin homologar en el mercado; falta de información a los usuarios; la fontanera Leire comprando balizas desde Correos con contratos sin ninguna transparencia; el director general de Tráfico diciendo un día que no se multaba y el ministro al día siguiente diciendo que sí; un auténtico desastre. Mientras tanto, empresas españolas que habían realizado una inversión se veían asfixiadas por esta nula gestión y despidiendo a trabajadores españoles en esos momentos.

También quiero hablar de la nueva normativa —de la que no se ha hablado aquí— de los vehículos de movilidad personal —nosotros tenemos una iniciativa registrada—, que entró en vigor el día 2 de enero de este año y que exigía solamente dos premisas: una era el seguro obligatorio y la otra el registro de los vehículos. Hasta el 27 de enero —veinticinco días después— no se pone en funcionamiento ese registro. Por tanto, no podías hacer el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 597

23 de junio de 2026

Pág. 11

seguro, si no tenía el vehículo registrado, y los funcionarios no estaban adaptados a ese registro. Así que, mientras empezaron o no a funcionar, otro auténtico desastre.

Con respecto a todo lo que habéis comentado del estado de las vías, de las carreteras, incluso de las señales verticales —en mi provincia son casi todas ilegibles—, tenemos el máximo de recaudación en la historia por sanciones de tráfico: más de 600 millones de euros anuales; casi 1,5 millones de euros al día. La ley de tráfico exige que ese dinero repercuta directamente en la seguridad vial y, dentro de ello, está la mejora de las carreteras y de la señalización. Pues no se está haciendo absolutamente nada.

Y respecto a lo que ha dicho de los exámenes prácticos, esto ya es absolutamente inasumible. El plan de choque es un auténtico desastre. Creo que todas las autoescuelas de España están de acuerdo en que no ha funcionado; además la Dirección General de Tráfico lo ha utilizado para atacarlas y decir que estas autoescuelas estaban engañando con las bolsas de personas que tenían esperando a esos exámenes prácticos. Los jóvenes no pueden esperar más, los desempleados no pueden esperar más, los españoles no pueden esperar más. Además, como usted ha dicho, es de los pocos servicios públicos económicamente rentables: son 94 euros por alumno, por doce exámenes prácticos que hace un examinador al día, son 1128 euros al día por examinador. Y eso hay que multiplicarlo por el número de examinadores que hay en cada provincia y por el número de provincias que hay en España. Así que no entendemos cómo esto se ha convertido en un problema estructural en nuestro país.

Termino haciéndole una pregunta, porque no tengo tiempo.

La señora **PRESIDENTA**: Ha d'acabar, senyora Verano.

*Tiene que terminar, señora Verano.*

La señora **VERANO DOMÍNGUEZ**: Me gustaría que nos dijera cuál es su opinión ante la privatización de las inspecciones en la autoescuela y si considera usted que la DGT está hoy escuchando de verdad a los profesionales de seguridad vial.

Nada más y disculpe. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Doncs, de fet, té uns poquets minuts per contestar fins la propera compareixença. Tenim una estoneta petita.

Endavant, si us plau.

*Muchas gracias.*

*Pues tiene unos pocos minutos, de hecho, para responder antes de la siguiente comparecencia. Tenemos un pequeño ratito.*

*Adelante.*

El señor **PRESIDENTE DE ALIANZA POR LA SEGURIDAD VIAL, ASV** (Lorca Sánchez): Voy a intentar ser breve por la premura de tiempo.

Grupo Vasco. En cuanto al traspaso de competencias, nosotros ahí no entramos. Nosotros lo que queremos es una solución definitiva a la falta de capacidad de examen, que lo articulen ustedes —para eso están ustedes— y la Administración de la mejor manera posible. Lo que lógicamente sí pedimos es una rigurosidad y una homogeneidad.

Respecto a los conductores profesionales, en cuanto a la reunión, hasta donde yo conozco —a lo mejor no son los mismos—, el presidente de la comisión de negociación del convenio de nuestra confederación nacional sí que mantuvo una reunión. Igual estoy equivocado y son otras personas. Lo revisaremos. Pero nosotros no tenemos ningún problema en reunirnos. Es una asociación de trabajadores y nosotros, como patronal, estamos en la mesa del convenio colectivo. Ahí es donde ellos se tienen que dirigir a los sindicatos, más allá de que puedan hablar con nosotros sin ningún problema.

Grupo SUMAR. En cuanto a las ITV y las propuestas, las hemos hecho; ahí tienen las propuestas que hemos hecho.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 597

23 de junio de 2026

Pág. 12

Que las sanciones vayan conforme al nivel de renta, puede ser interesante —por qué no— para que tengan un efecto más disuasorio. Son cosas de las que tomamos nota desde la alianza para evaluarlas y analizarlas. Lógicamente, no me corresponde a mí tomar ciertas decisiones, pero sí recogemos ese guante para analizar todo en mayor profundidad.

Respecto a la educación vial en los colegios, todavía es muy pronto. También hay que decir que, tal como se ha implementado, adolece de mayor rigurosidad, de mayor formación, porque son profesores —dicho con todo respeto del mundo— de Educación Física. Nos hemos ofrecido desde la confederación para aportarles nuestro *know-how*.

Seguridad vial laboral. Por supuesto, no tiene sentido que, al final, sea un requerimiento y que no sean los profesionales auténticos, que son los profesores y profesoras de formación vial de autoescuelas los que puedan y tengan que participar ahí. Sería superrentable a nivel de seguridad vial, conducción eficiente y conducción segura. Tenemos ya pruebas hechas y, desde luego, es muy efectivo. Ahora, si al final es subir a un simulador o hacerlo en el ordenador, flaco favor le hacemos a la seguridad vial.

Grupo VOX. Siniestros sin seguro. Tomamos nota. Me parece muy interesante. Es cierto que no hemos tenido en cuenta esa magnitud, pero la analizaremos, porque, desde luego, es muy importante.

En cuanto a los ADAS, desde el 1 de julio del año pasado... **(El señor Lijarcio Cárcel: 2024)**. Desde el año 2024 —es que tengo aquí a mi compañero Nacho Lijarcio, de FESVIAL, que es un auténtico erudito— es obligatorio un número determinado. Entonces, independientemente de lo que cueste el vehículo y demás, tienen que salir ya con esos ADAS. Esa valoración de 2 puntos —que desconozco— obedecerá a otros factores, que, por supuesto, habrá que tener en cuenta. Pero en los ADAS es importante señalar que, en todos aquellos vehículos matriculados a partir del 1 de julio de 2024, es obligatorio que lleven ya un número importante de ADAS.

Respecto al grupo de la Guardia Civil de Tráfico, todo nuestro respeto, toda nuestra valoración, hacen un trabajo encomiable. ¿Que podría mejorar con mayor dotación? Por supuesto. Es importante la formación, la concienciación, pero también la vigilancia y control, y el procedimiento sancionador. Esto no lo podemos obviar, porque los seres humanos somos como somos; esto es importante.

Grupo Socialista. Posicionamiento en cuanto al alcohol. Es un asunto que estamos debatiendo dentro de la alianza. Puede tener sus discrepancias, pero hay un consenso generalizado sobre que es muy importante atacar al alcohol, ya sea con esa reducción que se propuso, ya sea con mayores controles, etcétera. Estamos en ese proceso de tener un posicionamiento común, pero todo apunta —por lo que yo percibo— a que la inmensa mayoría están a favor de una reducción. Luego habrá otros aspectos, que ustedes, señorías, los están debatiendo y analizando. También es cierto que hay ciertas personas que, cuando los sancionan, tienen unos índices de alcohol muy por encima y, aunque los reduzcan un poco, lamentablemente van a seguir siendo sancionados. Pero qué duda cabe de que hay que hacer todo por intentar que no haya ninguna duda sobre que, si uno va a ponerse al mando de un volante, no puede beber. A nosotros nos pasa en los cursos de recuperación de puntos. Te preguntan: ¿Y una cerveza? Pues no, nada, nada. Y cuanto más claro sea el mensaje, será positivo.

PRO. Nosotros estamos a favor del PRO —que no quede aquí ninguna duda—, pero también sospechamos que el PRO ha salido al destinar unos recursos importantes y, como ya tengo la foto, ya me dedico a otra cosa. Nosotros queremos el PRO, pero lo queremos —y usted lo ha dicho muy bien— con ese diálogo consensuado, porque el objetivo debe ser reducir esas listas de espera, no tener una foto. Hay que hacerlo en los términos adecuados —y yo he lanzado aquí el reto—, con esa anticipación adecuada, con esa inclusión de vehículos, vehículos pesados, motos, centros desplazados, y también que se puedan incluir horas extraordinarias, que salen mucho más económicas, por las tardes entre semana, además de los sábados. ¿Y por qué digo esto? Porque hay provincias donde los examinadores, por las circunstancias que sean, no quieren hacerlo entre semana, porque se paga menos o por lo que sea. Pues complementemos y demos un balón de oxígeno.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 597

23 de junio de 2026

Pág. 13

En cuanto a la reunión con los trabajadores, ya he contestado cuando he respondido al Grupo Vasco. Personalmente designé al presidente de la comisión del convenio, José Valero Mejía, y estuvo reunido con ellos. A lo mejor —insisto— es otro grupo de personas. Eso lo veremos.

Grupo Popular. PRO. Bella, nosotros no decimos que no haya funcionado. El PRO ha ayudado a disminuir las listas. Es decir, funcionar, funciona. Ahora, ¿que podría haber funcionado mucho mejor? Claro que sí. Si nuestra queja solamente es que tenemos la impresión de que no se ha utilizado bien, porque las cifras de la bolsa así lo dicen, más allá de que en alguna asociación sí puedan salir. Ustedes son concededores de los medios de comunicación, que tan buena labor hacen —claro que sí—, pero se van a las cifras, a los datos. A nosotros, todos los periodos estivales, en verano, como la falta de exámenes es algo recurrente, son los propios medios de comunicación los que nos llaman a los presidentes y presidentas y nos preguntan: Oye, ¿cómo está esto? Y, si no los atiendes —que claro que hay que atenderlos a todos— o no han podido contactar, buscan la información, porque está accesible, ven la bolsa y ponen el dato objetivo. Pero insisto, en honor a la verdad —porque hay que ser justos en esta vida—, no todos esos alumnos están preparados —lo he dicho anteriormente—, pero esa magnitud es indicativa, en una proporción importante, de esa necesidad de exámenes.

No sé si me he dejado algo, pero tampoco quiero abusar del tiempo. Quiero darles muchísimas gracias a ustedes por... **(La señora Verano Domínguez: Lo de la privatización de las inspecciones).**

En lo de las inspecciones de las autoescuelas, hay una concertación con dos empresas. Nosotros estamos a favor de las inspecciones, nosotros estamos a favor de una formación de calidad y, como he dicho anteriormente, con la vigilancia y control de la Guardia Civil. El ser humano tiende, por supuesto, a que sea lo más económico y con menos trabas, pero estamos hablando de vidas humanas, estamos hablando de seguridad vial. Nosotros estamos a favor de las inspecciones. Y ese sistema de concertación ha estado funcionando y seguirá funcionando, porque ahora ha salido una nueva licitación. Una de las propuestas que hemos hecho para lo de los exámenes podría ser que esas mismas empresas, con todos los controles habidos y por haber, tengan personal formado, acreditado y supervisado por la propia DGT, para que, cuando haga falta, puedan echar una mano en algunas provincias, aunque solamente sea en los exámenes de pista. Aunque solo sea ahí, ya estaríamos liberando examinadores de tráfico. Es decir, opciones hay, solamente se trata de que se sienten, de que nos sentemos. Nuestra mano está tendida siempre para colaborar. Pero hay opciones para satisfacer a la ciudadanía en algo tan importante como es la movilidad, el permiso de conducción, ese ámbito que le abre a opositar, a trabajar, a moverse, a ir a la universidad o, como hemos dicho antes, es importante para la España vaciada. Se merecen que tengamos un servicio.

En honor a la verdad —vuelvo a decirlo otra vez—, se ha mejorado: se ha creado la figura de los interinos, que no existía en la DGT; se ha ampliado la RPT —la relación de puestos de trabajo— en 130, cosa que no había ocurrido nunca; en la OEP, estábamos hablando de 50 por año, y ahora ya estamos en 100 y, en el último año, en 120. Desde luego, se están haciendo cosas. Si nosotros no estamos en contra de la DGT, estamos para ayudarnos y para mejorar, pero este acto, con respecto al PRO, ha sido una profunda deslealtad. Nosotros, cuando hacen las cosas bien, las vamos a reconocer, porque somos apolíticos, pero, cuando las hacen mal, vamos a poner el grito en el cielo, porque no es de recibo.

Por supuesto, la alianza queda a su disposición para todo lo que necesiten.  
Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltíssimes gràcies per haver comparegut aquí amb nosaltres en el Congrés.

I ara tenim tres minuts per a fer el canvi de compareixent i de seguida continuarem amb la compareixença.

Moltes gràcies.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 597

23 de junio de 2026

Pág. 14

*Muchísimas gracias por haber comparecido aquí con nosotros, en el Congreso. Ahora tenemos estos tres minutos para hacer el cambio de compareciente y enseguida continuamos con la sesión.*

*Muchas gracias. (Pausa).*

- **DE LA SEÑORA CALAHORRO LIZONDO, RESPONSABLE DE LA OFICINA TÉCNICA Y COORDINADORA EUROVELO EN ESPAÑA DE LA ASOCIACIÓN COORDINADORA EN DEFENSA DE LA BICICLETA CONBICI, PARA DAR CUENTA DE LA PROBLEMÁTICA EN LA SEGURIDAD VIAL DE LA COMUNIDAD CICLISTA Y APORTAR PROPUESTAS PARA FORTALECER DICHA SEGURIDAD. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR. (Número de expediente 219/000587).**

La señora **PRESIDENTA**: Donaríem inici a aquesta segona compareixença.

Moltes gràcies. Doncs, els vull donar la benvinguda, especialment a la compareixent, la senyora Belén Calahorro Lizondo. Estem molt contents tots de que pugui venir avui aquí a explicar-nos quins son els reptes que ens proposa al Congrés perquè puguem millorar la seguretat viària. I també als companys que li acompanyen. Compareix como a responsable de ConBici i com a responsable de l'oficina tècnica i coordinadora d'EuroVelo a l'Estat.

Per tant, sense més preambuls, doncs té la paraula.

Moltes gràcies de nou.

Endavant, si us plau.

*Vamos a dar inicio a la segunda comparecencia.*

*Quiero darles la bienvenida, especialmente a la compareciente, la señora Belén Calahorro Lizondo. Estamos muy contentos todos de que pueda estar hoy aquí para explicarnos cuáles son los retos que nos propone al Congreso para poder mejorar la seguridad vial. También gracias a las personas que le acompañan. Comparece como responsable de ConBici y responsable de la oficina técnica y coordinadora de EuroVelo en el Estado.*

*Sin más preámbulos, tiene la palabra.*

*Muchas gracias de nuevo.*

*Adelante.*

La señora **CALAHORRO LIZONDO** (responsable de la oficina técnica y coordinadora EuroVelo en España de la Asociación Coordinadora en Defensa de la Bicicleta ConBici): Buenos días, señorías.

En nombre de ConBici, entidad pública que agrupa a sesenta y tres asociaciones en todo el territorio de España y miembro de la European Cyclists' Federation, agradezco esta oportunidad para exponer cómo la seguridad vial puede fomentar hábitos de movilidad saludable en toda la ciudadanía. **(Apoya su intervención en una presentación digital).**

Nuestro objetivo desde la creación de nuestra organización en 1990 ha sido impulsar la bicicleta como una herramienta de salud y sostenibilidad mediante iniciativas como el Congreso Ibérico de la Bicicleta y la Ciudad, al que les invitamos a participar en marzo de 2027 en Donosti, Guipúzcoa. Otras de nuestras líneas de acción son el impulso de normativa, de legislación —como, por ejemplo, comparecer aquí hoy—; alegaciones al desarrollo normativo de todas las normas que se están aprobando o se van a desarrollar gracias a la Ley de Movilidad Sostenible; la reactivación del Grupo Interparlamentario por la Bicicleta, del que habrán recibido notificación —y si no, se la podemos enviar— y campañas de los beneficios de la bici como, por ejemplo, la campaña «Vitamina Bicicleta». Aquí les he traído una caja que los médicos y el personal sanitario va a repartir a las personas para que usen la bici como un medio más que preventivo, de seguridad vial pero además también de salud **(muestra una caja)** y el impulso de la formación ciclista desde la metodología Una Bici Más.

Nuestra presencia hoy aquí busca aportar propuestas con cambios de enfoque que trasciendan la gestión segura del tráfico y que aspiren a la calidad de vida y la salud

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 597

23 de junio de 2026

Pág. 15

comunitaria en la gestión del espacio público, que incluye, pero no solo, el tráfico. En este punto es donde queremos hacer aportaciones y propuestas concretas para que así, si lo consideran sus señorías, las valoren y les den un cauce como proposición no de ley o como consideren. Para esta intervención hemos contado con el apoyo de otras entidades invitadas integrantes de la Mesa de la Bicicleta, así como la RedBici, y hemos invitado también a la Oficina General de la Bicicleta del Ministerio de Transportes, que están aquí presentes.

Vamos a intentar hablar de la situación de la seguridad vial y de las propuestas de cambio de enfoque que desde ConBici planteamos. Estos puntos que ven en negro son los puntos del índice de toda la presentación. En un principio querría hablar de cómo sumar a los siniestros viales las enfermedades del tráfico, entender la seguridad vial dentro de la salud urbana. Proponemos el desarrollo de un sistema de salud vial urbana. El contexto en España es que, en la actualidad, un 80% de la población vivimos en ciudades que cada vez son más dispersas urbanísticamente, lo que deriva en un aumento del tráfico motorizado. En cuanto a la siniestralidad vial, que es uno de los objetivos que establece la estrategia de seguridad vial desde 2013, y de acuerdo con los datos del Observatorio del Transporte y la Logística en España que ven aquí en esta gráfica, será complejo llegar a los objetivos establecidos para 2030: reducir a la mitad con relación a 2019 lo que estaba previsto en esta estrategia que he nombrado previamente.

El modelo actual de vigilar y castigar ha tocado techo. Las medidas como el carné por puntos o las reformas del Código Penal tuvieron su efectividad inicialmente, pero parecen haber agotado su capacidad para reducir siniestros vistos los datos desde 2013, como digo. Las conductas negligentes pueden haberse reducido, pero no es el único factor desencadenante de un siniestro vial. Se sigue presuponiendo que el siniestro vial es debido a una imprudencia o a una falta de los implicados, con escasa atención al efecto de la propia normativa de tráfico o al mismo diseño urbano. Tampoco se presta atención a evitar que vuelva a suceder en dicho punto o en puntos similares y, sobre todo, no se valora la mejora del sistema por completo y si realizar ese trayecto en vehículo motorizado podría haberse evitado.

En las ideas que vamos a desarrollar proponemos medidas que pudieran ayudar a estos necesarios cambios estratégicos. Proponemos evolucionar de la seguridad vial a la salud vial, como ya he introducido, integrando el concepto de enfermedad vial; la contaminación y el ruido deberían integrarse dentro de este concepto o sus implicaciones. Esta enfermedad vial causa hasta veinticinco veces más muertes que los siniestros y hasta el momento no los tenemos en cuenta, y sería necesario hacerlo. Es estratégico adoptar un sistema seguro que perdone el error humano siguiendo estándares internacionales de visión cero y el diseño urbano debería ser también estratégico para mejorar el sistema en general. Requerimos desarrollar acciones como incorporación y equiparación de estándares europeos de buenas prácticas en el diseño de infraestructura ciclista.

Como saben sus señorías, en nuestras ciudades no toda la infraestructura tiene un buen diseño y menos con todas las recomendaciones que se establecen en muchas guías, como la que tenemos del MITMA o de la European Cyclists' Federation que adoptó la UNECE en 2024. Debería también ser una estrategia invertir la prioridad del gasto y que a partir de ahora el 80% fuera al transporte activo y el 20% al motorizado, y crear redes ciclistas conectadas con una velocidad limitada a 30 kilómetros/hora. En eso hemos avanzado reduciendo la velocidad, pero no en la ampliación de las redes.

Urbanismo de proximidad o desarrollar la ciudad de 15 minutos, un concepto que se ha hecho famoso y todo lo que implica, en lo que no podemos entrar, y medidas de racionalización del uso de los vehículos motorizados a través de la ordenación del territorio.

El siguiente punto que quería introducir es la gobernanza interministerial. Para introducir esta seguridad vial hacia la salud urbana desde un concepto mucho más amplio, y siguiendo la Declaración de Marrakech de 2025 y la estrategia de la OMS 2025-2030, proponemos un enfoque transversal de la seguridad vial basado en la equidad y la sostenibilidad mediante una coordinación interministerial efectiva. Es decir, que lo que

ahora es competencia del Ministerio del Interior con desarrollo de la Dirección General de Tráfico tenga impulso de otros ministerios y que, por ejemplo, el Ministerio de Sanidad asuma la seguridad vial desde la perspectiva de la salud pública y urbana. Que el Ministerio de Transportes desarrolle un código de la calle que priorice la función social del espacio público y la movilidad activa sobre el flujo motorizado. Que el Ministerio de Educación lidere una educación vial y para la movilidad, para fomentar un cambio cultural desde la formación práctica. También proponemos crear una agencia de movilidad activa y una estrategia estatal activa que coordine esas agencias dentro de las estrategias de movilidad como la de la bicicleta, que ya tenemos aprobada y está pendiente de evaluar, y que tengamos una nueva estrategia.

Respecto a la gobernanza, también aprovechamos para indicar que las herramientas de gobernanza previstas en la Ley de Movilidad Sostenible que se están desarrollando en la actualidad no plasman totalmente lo establecido en la ley. Un ejemplo es el Consejo Superior de Movilidad Sostenible, que no tiene suficientemente en cuenta a los usuarios y a los colectivos sociales de la movilidad activa. Consideramos que, si queremos realizar un cambio, deberíamos estar más presentes. Un ejemplo es el Consejo Superior de Tráfico actual, con una sobrerrepresentación de los colectivos que representan a los vehículos motorizados; representando a la bicicleta solo hay una persona. Consideramos que debería ser todo lo contrario. Para ello, se requieren equipos en todos los niveles de la Administración y en todos los ministerios impulsando la movilidad activa.

Un tercer punto que querría destacar son los sujetos o colectivos sociales inmovilizados. El problema al miedo del tráfico, a un espacio público dominado por motorizados, inmoviliza a colectivos vulnerabilizados y prioritarios. España presenta una preocupante pérdida de autonomía infantil que se ha visto, además, plasmada en la Ley de Movilidad Sostenible. El 70% de los niños y niñas, dicen algunos datos, caminan al colegio acompañados. Esto no ocurre en otros países europeos, los porcentajes son mucho más bajos. Por otro lado, no solo debemos pensar en la autonomía infantil y en otros grupos de población, sino también en los modos inmovilizados, como ocurre con los desplazamientos en bici. Por ejemplo, el Barómetro de la Bicicleta confirma año a año la brecha de género en el uso de la bici por miedo o por no tener conocimiento de uso de la bici. Los animamos a leer el estudio de movilidad ciclista y género que desde ConBici realizamos hablando de estos temas. Lo que planteamos es un cambio de enfoque que nos permita pasar de la gestión del flujo motorizado a la seguridad de acceso y el disfrute del entorno urbano. Es necesario transformar la vía circulada en una calle habitada, que garantice el derecho a la ciudad por la infancia, los mayores y por los modos sostenibles y activos.

Las propuestas normativas que lanzamos con respecto a este punto es aplicar el artículo 29 de la Ley de Movilidad Sostenible sobre caminos escolares seguros, establecer la obligatoriedad de auditorías de caminabilidad y ciclabilidad bajo estándares internacionales en todas las vías, que incluyan también quién puede moverse, con qué autonomía y en qué nivel de riesgo real. Esto no se hace —por lo menos este no es nuestro conocimiento— y sería muy útil para mejorar el acceso a todas las personas. Además, regular por real decreto el derecho al uso y disfrute de la ciudad en entornos seguros, pasando de un sistema que simplemente permite el transporte activo a uno que lo anime y lo potencie de forma universal. Un ejemplo de la invisibilización de los colectivos sociales vulnerabilizados es la falta de calidad de las memorias de análisis de impacto normativo, las MAIN, que normalmente no tienen en cuenta a estos grupos de población de los que estamos hablando.

Otro de los puntos de los que quería hablar es de la palabra «vulnerable» o «vulnerabilizado» o, mejor dicho, «priorizable». No somos especialistas en comunicación ni en el uso del idioma, pero sí somos conscientes del considerable impacto que las palabras producen en la realidad y las acciones que se desarrollan en función de esas palabras. La palabra «vulnerable» no visibiliza la responsabilidad de quien genera el riesgo, que son los vehículos motorizados; es contradictorio hablar de vulnerabilidad y tratar de priorizar esos medios sostenibles y activos. Nuestra propuesta es utilizar y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 597

23 de junio de 2026

Pág. 17

comunicar con conceptos positivos, manteniendo los derechos de haber sido vulnerabilizados por el uso de los vehículos motorizados. Proponemos una reforma legal, que ahora voy a introducir en el siguiente punto, que habla de la eliminación de la culpabilización de las víctimas. Consideramos clave mencionar en esta comparecencia este problema. El pasado marzo, sin ir más lejos, denunciemos la campaña «Perderse la vida», que lanzó la Dirección General de Tráfico con el texto: «Vas siempre mirando la pantalla para no perderte nada y terminas perdiéndolo todo». Traslada al peatón la responsabilidad principal en materia de seguridad vial y el anuncio recreaba un atropello de un vehículo motorizado a una o a varias personas dentro de un paso de peatones. Pedimos el cese de este tipo de campañas.

También queremos hablar de los debates jurídicos que trascienden a la sociedad. La normativa, en el caso de la ley del seguro, confunde contribuir al accidente —es decir, concurrencia de culpas— con contribuir al agravamiento del daño —es decir, con la concurrencia del pago de la indemnización—. La judicatura intensifica el error; tiende a deducir de la proporción en la concurrencia de culpas una proporción en la indemnización, que desde nuestro punto de vista debería ser eliminada por tratarse de usuarios vulnerables. Además, la judicatura tiene tendencia a una desproporción en contra del ciclista, es decir, a señalar como culpable principal al ciclista —por eso la reducción— y de ello deduce que la indemnización debe reducirse en igual proporción. La conclusión es que los jueces diluyen el sentido de responsabilidad objetiva de los conductores de vehículos a motor. Aunque el ciclista tenga parte de la culpa, la responsabilidad objetiva es del conductor del vehículo a motor y solo de él. De ahí que haya un seguro obligatorio de automóviles y que la carga de la prueba recaiga en todo momento en el conductor. El comportamiento de la judicatura y de los agentes de tráfico trae causa del estigma social y visibiliza o presume que el ciclista es un intruso. Se da más visibilidad al conductor que al ciclista y se presume que algo tuvo que hacer el ciclista mal para que se diera el accidente; la carga de la prueba se acaba invirtiendo al tener presunción de veracidad el atestado de manera rutinaria. Consideramos que la agravación del daño debe corresponder a la persona conductora del vehículo a motor.

El siguiente punto —el modo más sostenible debería ser el más cómodo y el más extractivo, y eso no es la realidad en nuestras ciudades— es pasar de la vía circulada, que antes he introducido, a la calle habitada, un cambio de paradigma para asegurar el acceso; la movilidad activa la tenemos que tratar como una medida de seguridad. Existe una teoría, y otras muchas que lo apoyan, que se llama seguridad por cantidad o *safety in numbers*: a más cantidad de personas andando en bici, los conductores de motorizados ajustan más su comportamiento y esto hace que haya menos accidentes y con menores lesiones.

Un objetivo estratégico que planteamos es incentivar que los conductores motorizados realicen sus trayectos de tres a cinco kilómetros en bicicleta, y que animemos y prioricemos activamente estos modos. Por eso planteamos que es necesario que alguien dirija un cambio de hábito. ¿Quién lo está promocionando en la actualidad? Lo que planteábamos en la introducción es que exista una estrategia de movilidad activa con agencias, con una formación que pueda mejorar la gobernanza en estos temas y que haya una formación ciclista universal. Porque en la actualidad hay una fragmentación y una desigualdad territorial en la poca formación ciclista práctica que se está realizando y es necesaria una corrección de enfoques. Por ejemplo, tenemos una FP de técnico superior en movilidad sostenible que está totalmente enfocada a profesionales de autoescuela y no a movilidad activa.

Para finalizar, otras propuestas en cuanto a normativa son la ley de tráfico y código de la calle —que ya he introducido— que tengan una función social de la vía dentro de la ley de tráfico o aparte y que se establezcan modificaciones del Reglamento General de Circulación para mejorar la permeabilidad y el diseño vial. Como saben sus señorías, hasta ahora las ciudades han introducido modificaciones en las ordenanzas que no siempre se han visto reflejadas a nivel estatal o a través de reglamentos, y hay mucha dificultad para introducir mejoras en la permeabilidad y en el desplazamiento de la bici.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 597

23 de junio de 2026

Pág. 18

Hemos planteado la doble dirección ciclable, que no se ha aprobado por el momento, y otras medidas como el rebasamiento de semáforos en rojo que está más que probado a nivel europeo que funciona muy bien. También planteamos en lo interurbano carreteras 2+1 —que no es fácil de implementar con esta legislación— e infraestructuras de interés general, para que en las conexiones de intermodalidad podamos tener capacidad de garantizar la continuidad de los itinerarios estratégicos ciclistas. Cuando exista discontinuidad o barreras territoriales es necesario prever mecanismos que permitan la reserva del suelo, la declaración de utilidad pública y, cuando resulte justificado, la incorporación de los terrenos necesarios al dominio público, del mismo modo que ocurre con otras infraestructuras. Por último, proponemos un departamento especializado para nuevos vehículos. Hoy en día muchas familias son multadas en su bici o incluso con remolques fuera de la ciudad porque la normativa no se ha actualizado a la realidad del uso de la bici en nuestras ciudades. Necesitamos no solo permitirlo, sino animarlo.

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

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Amb discreció, però ha tingut aplaudiments, que no és usual. Felicitats.

I ara seria el torn de sa senyories dels diversos grups parlamentaris per fer-li aquelles preguntes o demanar-li que respongui als dubtes que tenen.

En primer lloc, intervindrà el Grup Parlamentari Basc, sa senyoria, la senyora Renteria Lasanta.

*Muchas gracias.*

*Con discreción, pero ha habido aplausos, algo que no es habitual. Felicidades.*

*Ahora será el turno de sus señorías de los diversos grupos parlamentarios para hacerle las preguntas o consultas que tengan.*

*En primer lugar, intervendrá, por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), su señoría la señora Renteria Lasanta.*

La señora **RENTERIA LASANTA**: Eskerrik asko, presidenta.

Muchas gracias, señora Calahorro, por su comparecencia y por el trabajo que desarrolla en ConBici y como coordinadora EuroVelo.

Desde el Grupo Parlamentario Vasco compartimos la necesidad de avanzar hacia una movilidad más segura, más sostenible y más saludable. La bicicleta debe formar parte de esa transformación, pero debe hacerlo desde una perspectiva realista, basada en la seguridad vial, la planificación y la cooperación entre las Administraciones. En Euskadi compartimos el objetivo de impulsar la movilidad ciclista. Hemos desarrollado redes de bidegorris, nuevos itinerarios interurbanos, sistemas públicos de bicicleta, pero seguimos teniendo retos importantes que requieren colaboración entre Administraciones. Hemos realizado durante años un importante esfuerzo para desarrollar infraestructuras ciclistas, integrar la bicicleta en la movilidad cotidiana y aprovechar también su potencial como elemento de cohesión territorial y de dinamización económica a través del cicloturismo. Creemos que las políticas públicas son más eficaces cuando se construyen desde la colaboración institucional, pero respetando las competencias de las comunidades autónomas y de las entidades locales, que son quienes mejor conocen las necesidades de sus territorios. El reto no es enfrentar modos de transporte, sino conseguir que convivan de una forma segura.

La seguridad vial exige infraestructuras adecuadas, educación, respeto mutuo y una planificación basada en datos y evidencias. Uno de los desafíos sigue siendo pasar de infraestructuras aisladas a redes continuas y conectadas entre municipios, entre comarcas y entre territorios. Me gustaría preguntarle qué experiencias europeas considera más exitosas para garantizar la continuidad de los itinerarios ciclistas y evitar que las rutas se interrumpan, precisamente, en los puntos donde más se necesitan. Euskadi es puerta de entrada a Europa y como coordinadora EuroVelo quisiera preguntarle qué actuaciones considera prioritarias para reforzar los corredores ciclistas transfronterizos con Nueva Aquitania y aprovechar mejor el potencial de EuroVelo para el desarrollo económico y turístico.

Muchas veces hablamos de la bicicleta desde la óptica del ocio o del turismo. Sin embargo, el verdadero cambio se produce cuando se utiliza para ir al trabajo, para estudiar o para acceder a servicios públicos. También me gustaría preguntarle por eso. ¿Qué políticas están funcionando mejor en Europa para consolidar ese uso cotidiano? Porque desde el Grupo Vasco creemos que el reto no consiste en enfrentar modos de transporte, sino en construir una movilidad segura, como he dicho al principio, sostenible y adaptada a la realidad del territorio, y la bicicleta forma parte de esa solución. Pero para que su uso siga creciendo necesitamos infraestructuras conectadas, seguridad jurídica, coordinación institucional y respeto de las competencias de quienes gestionan el territorio y quienes son los más próximos a la ciudadanía.

Eskerrik asko.

La señora **PRESIDENTA**: Moltíssimes gràcies, senyoria.

Ara seria el torn del Grup Plurinacional SUMAR, intervindrà sa senyoria, la senyora Vergara Román.

*Muchísimas gracias, señoría.*

*Ahora tiene el turno el Grupo Plurinacional SUMAR, su señoría señora Vergara Román.*

La señora **VERGARA ROMÁN**: Muchas gracias, en primer lugar, por su trabajo diario, por el compromiso de los grupos locales de ConBici, que abarcan gran parte de nuestro territorio y, en particular, por la aportación que han hecho en Zaragoza para hacer frente a las desigualdades derivadas de la última ordenanza municipal. Una organización que construye, que argumenta, que organiza eventos —esperamos vernos en el próximo Congreso Ibérico—, que además lidera proyectos de valor como EuroVelo y aporta nuevos conceptos e indicadores. En especial, quiero agradecer la dinamización y la secretaría técnica que ejercen en el Grupo Interparlamentario por la Bicicleta y que nos acerca todas estas propuestas para mejorar la seguridad vial.

Voy a seguir esa estructura de propuestas del grupo interparlamentario desde los espacios de cogobernanza, que nos ayudan a posicionar a la bicicleta en la agenda política y también para generar consensos. Quiero agradecer también la transversalidad de las propuestas. Con los proyectos que han liderado de ciencia ciudadana en relación con la calidad del aire o aportando principios, como el que mencionaba, de *safety in numbers*, ¿cómo podemos garantizar el acceso a destinos cotidianos o mejorar la comodidad y la experiencia de usuarios? ¿Cómo podemos medir también la contribución del tráfico al ruido y al incremento del efecto de isla de calor?

Hablan de código de la calle. Este mes está prevista la actualización del Reglamento General de Circulación. Sabemos que no incluirá medidas como la reserva de espacios previos a los pasos de cebra, pero sí quizá el doble sentido ciclable. ¿Qué puede suponer esa medida y cuál es la urgencia de implementarlo? ¿Vamos hacia la calle habitada, que mencionaba, con medidas como esta? Respecto a la reestructuración competencial y con base en su último estudio de gobernanza de la formación ciclista, ¿cómo podría el Ministerio de Educación incorporar la educación vial de una forma mucho más ágil? ¿Cuáles son las principales conclusiones de esa gobernanza para la formación ciclista? ¿Se han detectado cuáles son las formaciones universitarias prioritarias en las que habría que incorporar contenidos para mejorar la seguridad vial?

Respecto a la estrategia estatal de la bicicleta y las políticas implementadas en coordinación desde el Ministerio de Transportes, ¿qué esperan de su actualización, además de la ya mencionada agencia de movilidad activa y la universalización de la formación?

Una última medida que tenemos previsto proponer es equiparar o calcular las sanciones de acuerdo con la capacidad adquisitiva de las personas infractoras. ¿Cómo valoran esa medida para dar accesibilidad al sistema de transporte? **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ara, pel Grup de VOX, tindria la paraula sa senyoria Alcaraz Martos.

*Muchas gracias.*

*Ahora, por el Grupo de VOX, tendría la palabra su señoría Alcaraz Martos.*

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

Gracias por su exposición sobre estos temas, que son de gran interés. Yo soy ciclista, no cojo la bici todo lo que pudiera o quisiera, pero es importante poner el acento en algunos puntos que voy a exponerle. Uno es la educación. Efectivamente, la educación es muy importante; hay que abandonar el adoctrinamiento ideológico en las aulas de los niños y centrarse más en temas importantes como la seguridad vial.

Ayer precisamente cogía un taxi y el taxista me decía cómo se notaba entre los ciclistas que van por Madrid a quienes tienen una educación y una formación, y cómo señalizan el movimiento, y los que cogen la bicicleta de forma esporádica o la alquilan, que van a su antojo. De hecho, ayer en los informativos de algunas cadenas se puso el acento en los problemas que está habiendo en Valencia con los ciclistas y el enfrentamiento que hay entre peatones y ciclistas, porque estos invaden las zonas peatonales y aparcen las bicicletas en cualquier sitio. La verdad es que hay un problema de formación y de educación tanto en ciclistas como en peatones.

Una gran parte de sus medidas es una utopía, porque cuando usted habla de la ciudad de 15 minutos créame que no todo el mundo tiene la suerte de tener —ya es el primer problema de España— un piso para alquilar o para comprar; ¡como para tener el trabajo a quince minutos y el piso a quince minutos del trabajo! Es totalmente una utopía. Es imposible. Y eso reduce en gran medida el uso de la bicicleta, incluso de 3 a 5 kilómetros, también por la orografía que tiene nuestro país.

Yo soy diputado por la provincia de Jaén, donde hace unos años pusieron en marcha el alquiler de bicicletas, que ponían en distintos sitios estratégicos. Jaén está en la falda de una montaña donde hay un castillo. ¿Sabe usted lo que hacían los usuarios de la bicicleta? La alquilaban en la parte alta, se desplazaban hacia la parte baja, hacia la universidad, donde se quedaban todas las bicicletas; más tarde, mandaban un camión que cogía las bicicletas y las subía a la parte alta de Jaén. Por tanto, esta exposición sobre el papel, que lo aguanta todo, es muy bonita, pero vayan hoy a ciudades como Jaén, con 43, 45 o 47 grados, y, coja usted la bicicleta. Por consiguiente, creo que es muy importante que nos mentalicemos de que tenemos que convivir el vehículo a motor, los peatones y la bicicleta y hacerlo con educación.

Con respecto a las infraestructuras, no me voy a entretener mucho: son 13500 millones de euros lo que hay en déficit de infraestructuras. Uno de cada tres accidentes se produce por el estado de las carreteras; por tanto, entienda que a lo mejor hay otras prioridades para salvar vidas, porque, como usted dice, ya ha habido 1700 muertos.

No estoy de acuerdo con usted cuando pone el foco de forma injusta y desproporcionada y dice: «La conclusión es que los jueces diluyen el sentido de la responsabilidad objetiva de los conductores de vehículo a motor. Aunque el ciclista tenga parte de la culpa, la responsabilidad objetiva es del conductor del vehículo a motor, y solo de él». Esto es desproporcionado, créame. Por supuesto que habrá ocasiones en que sea así y otras, no, pero creo que los agentes de tráfico gozan de mucha profesionalidad en nuestro país como para ponerlos en el centro, en el foco de atención, y hacerlos responsables de la criminalización de los ciclistas.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyoria.

Ara seria el torn del Grup Socialista. Intervindrà sa senyoria, el senyor Jerez Antequera. Endavant.

*Muchas gracias, señoría.  
Ahora sería el turno del Grupo Socialista. Intervendrá su señoría, el señor Jerez Antequera.  
Adelante.*

El señor **JEREZ ANTEQUERA**: Muchas gracias, presidenta.

Buenos días.

Muchas gracias a ConBici y a todas las organizaciones que están coordinadas en esta entidad, y por el documento que nos ha presentado y explicado aquí esta mañana.

La idea de estas comparecencias es que tomemos nota y nos llevemos deberes a casa. Se ha hablado de muchas cosas y he tomado algunas notas. Es evidente que me sugieren ideas sobre la formación, tanto universitaria como formación profesional, y también sobre cuestiones que tienen que ver con la logística de la bicicleta en el mundo del trabajo. Citaré cuatro. En primer lugar, que el impacto y los riesgos de la circulación de vehículos a motor va más allá de los fallecidos y heridos puesto que, como señala ConBici, también afecta a la salud de las personas, la salud urbana o la salud medioambiental, algo que debería contemplarse, estudiarse y hacer propuestas al respecto.

En segundo lugar, los usuarios vulnerables. Es cierto que lo son en tanto que en nuestras calles circulan vehículos a motor, y por ello están obligados, como ha dicho, a disponer de seguro obligatorio civil. No podemos perder de vista nunca que la vulnerabilidad está en relación con ese elemento que constituye el verdadero riesgo en nuestras calles: los vehículos a motor.

En tercer lugar, es necesario ampliar la oferta de las infraestructuras para facilitar el uso normalizado de las bicicletas. Si no hacemos posible circular en bici, serán cuatro gatos los que la utilicen. Hay que seguir con el impulso que se hizo en su día desde el Ministerio para la Transición Ecológica para que nuestras ciudades dispongan de infraestructuras seguras, sostenibles y eficientes para la bicicleta.

En cuarto lugar, celebramos que una norma como la de las zonas 30, que ahora el 1 de julio cumple cinco años, haya servido para mejorar la convivencia y la seguridad vial en nuestros municipios y que pueda servir como punto y aparte, no como punto final, para desarrollar nuevas medidas en este sentido. Es decir, aminorar la velocidad en nuestras calles y hacerlas más pacíficas debe ser un punto de inflexión, pero aún hay muchas medidas de tráfico en nuestras ciudades que se pueden implementar similares a zonas 30. Aún hay una infinidad de vías que no son prioritarias, que no son vías principales de nuestras ciudades, y que a lo mejor deberían ser incluso de menos de 30 por norma, no porque el ayuntamiento en un momento dado decida que son prioridad invertida a 20 o peatonales, sino que podríamos concluir que alguna norma debería decidir las calles de menos de *equis* metros de anchura o las aceras mínimas, más allá de lo que opine el Gobierno de turno.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyoria.

Finalment, pel Grup Popular, la senyora Vedrina Conesa.

Endavant, senyora Vedrina.

*Muchas gracias, señoría.*

*Finalmente, por el Grupo Popular, la señora Vedrina Conesa.*

*Adelante, señora Vedrina.*

La señora **VEDRINA CONESA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Calahorro, damos la bienvenida de nuevo a su organización a esta Comisión sobre Seguridad Vial en el Congreso, que es su casa, la casa de todos los españoles. Nuestro grupo parlamentario le agradece su presencia y las aportaciones que hoy nos ha trasladado.

El Grupo Popular defiende una movilidad segura, sostenible y plural, compatible con todos los modos de transporte y asentada en un principio claro: la libertad. Desde esa

posición, los usuarios de la bicicleta merecen una protección efectiva, las infraestructuras adecuadas y también reglas seguras. Es nuestra voluntad situar este debate en el ámbito que le corresponde a esta comisión, que es el de la seguridad vial, la convivencia en el espacio público y la libertad de elección de los ciudadanos, lejos de cualquier tentación de convertir la bicicleta en un instrumento de confrontación ideológica o en una categoría moral frente a otros medios de transporte.

Usted es conocedora de que la siniestralidad grave permanece estancada desde 2013 y que alcanzar los objetivos de 2030 resultará complejo. También ha planteado que la seguridad vial no puede limitarse al recuento de siniestros, porque el miedo al tráfico reduce la autonomía de niños, de mayores y de personas con movilidad reducida, y condiciona la forma en que los ciudadanos usamos el espacio público. Esa reflexión merece toda nuestra atención. La responsabilidad política, evidentemente, no recae en quienes comparecen como usted para formular propuestas, sino en quienes gobiernan y deben transformar los diagnósticos en decisiones.

Desde 2018 España tiene un Gobierno que ha llenado esta materia de estrategias, de anuncios y de documentos mientras los resultados siguen lejos del objetivo. En junio de 2021, sin ir más lejos, el entonces ministro Ábalos presentó la Estrategia Estatal por la Bicicleta con horizonte hasta 2025, con áreas temáticas, veintiocho bloques de acciones y más de doscientas actuaciones. Aquella estrategia la presentó como un punto de inflexión. El hiato entre la solemnidad de aquellas promesas públicas y la realidad política y judicial de quien las formuló resulta especialmente abrumador. El horizonte de la estrategia está vencido y el punto de inflexión, por desgracia, no ha llegado. En 2024 fallecieron noventa personas usuarias de bicicleta, diez más que en 2019, y la mayoría de esas muertes se produjeron en vías interurbanas. Cinco años después de aquella estrategia, muchas cuestiones siguen pendientes: la financiación concreta, el calendario, los indicadores, la asignación de responsabilidades, así como la evaluación y la capacidad ejecutiva.

En la comparecencia de hoy ustedes han reclamado una mirada más amplia, y se lo agradecemos: salud vial urbana, coordinación interministerial, auditorías de caminabilidad y ciclabilidad y formación ciclista universal. Son propuestas que merecen estudio, debate técnico y respuesta política. Por este motivo le planteo tres preguntas: ¿qué falla a juicio de ConBici para que una estrategia aprobada en 2021 con horizonte 2025 siga sin traducirse en resultados verificables? ¿Qué medidas considera prioritarias? ¿Qué mensaje trasladaría al Gobierno sobre el aumento de la siniestralidad ciclista y sobre la persistencia de demandas que el sector ya formulaba hace cinco años?

Muchas gracias. Gràcies, presidenta. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Doncs ara seria el torn perquè la compareixent, la senyora Calahorro, pugui respondre a algunes de les preguntes que si li han formulat.

Per tant, la senyora Calahorro, té la paraula.

*Muchas gracias.*

*Pues ahora sería el turno para que la compareciente, la señora Calahorro, pueda dar respuesta a algunas de las preguntas que se le han formulado.*

*Por tanto, la señora Calahorro tiene la palabra.*

La señora **CALAHORRO LIZONDO** (responsable de la oficina técnica y coordinadora EuroVelo en España de la Asociación Coordinadora en Defensa de la Bicicleta ConBici):

A vore, no sé quant de temps tinc, però espere contestar a totes les que me han preguntat i també resumir algunes coses. M'he apuntat, respecte al tema de la infraestructura interurbana...

*A ver, no sé cuánto tiempo tengo, pero espero contestar a todo lo que me han preguntado y también resumir algunas cosas. Me he apuntado, con respecto al tema de la infraestructura interurbana...*

... que me han preguntado desde el Grupo Vasco, que existen normas forales en el País Vasco que conceden que la infraestructura sea de interés general; por eso, tienen la capacidad e independencia de decidir por dónde realizar esas interconexiones. Esto no ocurre en todos los territorios. No planteamos transmitir esta modificación de competencias entre comunidades autónomas y Estado, pero sí que se puedan desarrollar. Hay comunidades autónomas que no pueden desarrollarlas; en cambio, las normas forales —que no hemos nombrado en el documento, pero podríamos hacerlo—, como probablemente ya saben, ayudan a que eso se pueda hacer. Lo que queremos es replicabilidad en otros territorios. Estamos totalmente de acuerdo en que es necesario que existan redes continuas. Como bien ha dicho, es necesario que se mejore el calmado del tráfico, y una de las posibilidades a compartir es la propuesta que traemos del «dos menos uno», que es una infraestructura que en el entorno interurbano facilita compartir de una forma calmada los coches o los vehículos motorizados con las bicicletas de una forma segura en ciertos espacios.

En cuanto a cómo mejorar los corredores, desde EuroVelo una de las misiones que tenemos es conseguir que, ya que el cicloturismo es algo que tiene interés y que en España tiene bastante cultura el turismo en general, ayude a conocer mejor la cultura ciclista y ayude a desarrollar la bicicleta de forma cotidiana, porque una de las barreras que existen en el crecimiento del uso de la bici es esta: la falta de cultura, la falta de conocimiento de todo lo que podemos hacer en bici y la falta de habilidad. Estoy totalmente de acuerdo en que existe necesidad de presupuesto, y por eso proponemos que aumente. Planteamos el 80% porque cuanto más, mejor, algo que no es nada equitativo en la actualidad.

A Laura Vergara, de SUMAR, le diría que lo que ha ocurrido en Zaragoza es muy importante. En cuanto a la visión que se tiene de los ciclistas y los conflictos con respecto a los peatones, diría que los conflictos con los peatones provienen, o de una mala infraestructura ubicada en un lugar que no tocaba, o de que no se quiere dificultar el tráfico motorizado y se decide crear un espacio de infraestructura ciclista en el lugar menos adecuado. Y esto ocurre en todas las ciudades, pero es por falta de conocimiento y por falta de interés político en priorizar los medios sostenibles para que las personas podamos acceder a todos los lugares o tener una movilidad accesible.

Con respecto a un grupo interparlamentario, le agradezco que lo recuerde. Animo a que otras personas puedan participar y que sobre todo tengamos una diversidad de partidos políticos para que podamos hablar de todos estos temas con mucha más tranquilidad.

¿Cómo garantizar los desplazamientos cotidianos y mejorar el uso de la bici? Pues con todas las medidas que hemos intentado introducir y con muchas más que son necesarias y que podríamos plantear. ¿Cómo medir el aire? Hemos desarrollado un proyecto que se llama *Cycling with clean air*, con el que intentamos complementar las mediciones oficiales que existen de la ciudad, ya que tenemos un sensor dentro de la bici para poder ver qué nivel de contaminación hay en todas las calles. Hemos medido en los entornos escolares la realidad de la infancia en sus colegios, y la mayoría de los colegios han dado un nivel de contaminación que no debería permitirse. Por eso planteamos mirar la seguridad vial de una forma más amplia y que sea interministerial, ampliando competencias.

El doble sentido ciclable podría ayudar muchísimo a la permeabilidad ciclista. Es necesario tener una infraestructura específica para las bicis dentro y fuera de la ciudad, pero también el doble sentido ciclable puede ayudar a mejorar las condiciones y el calmado del tráfico para que haya más personas que usen la bici. Esto está más que probado en países europeos. Francia está llena. Los animo a que lo visiten y lo prueben. Usen la bici en esos espacios y se darán cuenta de que es muy seguro. Además, hay datos de muchos estudios al respecto. Existen otras medidas como algunas que traigo aquí —y sé que, quizá, en España es más complejo—, pero que están muy introducidas en otros países, por ejemplo, en Francia, como el rebasamiento de semáforos en rojo, que ayuda y asegura mucho la seguridad vial porque el ciclista sale antes y no hay tanto conflicto.

Sí, es necesaria una estrategia estatal actualizada de la bicicleta y que se desarrolle, como planteamos inicialmente, como un proceso de participación muy amplio, con mucha implicación de todos los agentes sociales y de todos los ministerios. Esos procesos de

gobernanza son básicos para que podamos desarrollar una mejor estrategia estatal de la bicicleta unida a esa estrategia de movilidad activa que planteaba, porque hay que crear fuerza entre los medios activos o trabajar en común las líneas de acción.

Al representante de VOX querría decirle que la educación, al igual que la formación, es muy importante, y que es básico que tengamos una formación ciclista que ayude a que las personas no solo conozcan las normas, sino que se les anime a usar la bici. No voy a preguntar a sus señorías, pero hay muchísimas personas que no usan la bici por miedo al tráfico. Si quieren, pregúntenselo a las personas que tienen a su alrededor. Lo que es necesario para que haya libertad —y contesto también al Grupo Popular, que ha introducido el concepto de libertad— es que todos tengamos los mismos derechos y las mismas posibilidades, y no es así. Cuando yo salgo a la mayoría de las calles de Madrid —no tengo que hacer un estudio ni una auditoría técnica—, detecto que la mayoría de los espacios están mucho más preparados para desplazarse en coche, que es un vehículo que provoca un riesgo mucho más elevado que una persona andando o en bici, porque la calle o el espacio público no está pensado normalmente para desplazarse en bici. Eso implica que muchas personas no tengan habilidad. Por eso es necesaria una formación práctica y positiva, porque, insisto, muchísimas personas de las que estamos aquí no utilizan la bici en nuestras ciudades por miedo, inseguridad, falta de habilidad, etcétera, y esto solo se cambia con más cultura y con más formación práctica.

No tenemos buenas infraestructuras, esto ya lo he dicho, y todos los conflictos que ha citado se producen normalmente por la falta de cultura y de una infraestructura correcta para que haya una libertad de elección, si es lo que proponen.

La Ciudad de los 15 minutos no implica que yo pueda ir a todas partes en quince minutos, lo que implica es que la planificación urbanística me anime a desplazarme en quince minutos a todos los lugares donde yo tengo necesidad de ir. Como bien dice, hay trabajos que están muy lejos, pero urbanísticamente están planteados de forma en la que no piensan en la seguridad vial. Por esta razón lo traemos aquí, porque la seguridad vial implica pensar en cómo planificamos y cómo ordenamos. Si solo pensamos en cómo se produce el accidente y de quién es la culpa, no vamos más allá. Se ha presentado una enmienda a la Ley de Enjuiciamiento Criminal, que me recordaban y que no he nombrado, y animo a que todos los partidos la apoyen para que en los casos de lesiones menos graves —hasta seis meses en los accidentados— se pueda acudir sin abogado y procurador.

Estamos a su disposición para cualquier pregunta.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Doncs, moltíssimes gràcies per les seves reflexions que segur que ens seran d'ajut en la nostra feina.

I doncs acabariem aquesta compareixença i donaríem lloc a la següent.

Moltíssimes gràcies de nou.

*Pues muchísimas gracias por todas sus reflexiones. Seguro que serán bienvenidas en nuestro trabajo.*

*Y acabamos esta comparecencia y después seguiremos con la siguiente.*

*De nuevo, muchísimas gracias. (Pausa).*

— **DEL DIRECTOR DE SEVIMA, SEGURIDAD VIAL DE MASCOTAS (GARRIDO DÍEZ), PARA EXPLICAR LOS RIESGOS EXISTENTES Y LA NECESIDAD DE EMPRENDER ACCIONES EN PRO DE LA SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁFICO EN EL TRASLADO DE MASCOTAS EN LOS VEHÍCULOS PARTICULARES. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 219/000565).**

La señora **PRESIDENTA**: Doncs bé, si us plau, jo començaria ara.

*Bien. Si van tomando asiento, por favor, si les parece, empezaremos ya.*

Faltan seis minutos, pero, estando ya el compareciente, si nadie se opone, podemos empezar. Si llega un grupo que no está y luego quiere participar, le dejamos, que no es el caso porque son seis minutos y falta mucho rato antes de que nadie tenga que intervenir.

Doncs jo vull donar la benvinguda al senyor Garrido Díez, director de SEVIMA, Seguridad Vial de Mascotas. Li agraiïm la seva presencia en aquesta comissió. I sense més preàmbuls té vosté la paraula.

Endavant.

*Yo quiero dar la bienvenida al señor Garrido Díez, director de SEVIMA, Seguridad Vial de Mascotas. Le agradecemos su presencia en esta comisión. Y, sin más preámbulos, pues tiene la palabra usted.*

*Adelante.*

El señor **DIRECTOR DE SEVIMA, SEGURIDAD VIAL DE MASCOTAS** (Garrido Díez):  
Buenos días. Buen día. Egun on a todos.

Es un auténtico placer poder estar hoy aquí con todos ustedes para resaltar una carencia que, en cuanto termine la ponencia, me imagino que todos van a ver de forma clara en qué situación está. Comienzo con una foto y al final voy a preguntar qué está mal en esta foto. **(Apoya su intervención en una presentación digital).**

En primer lugar, me gustaría dedicar un minuto a presentarme. Llevo más de veinticinco años relacionado con el mundo de la seguridad vial. Suelo ser formador de multitud de grupos, experto en homologaciones en automoción y seguridad pasiva y desarrollo de productos. El primer ejemplo que quisiera presentarles es un tema que se descubrió en 2014, y es que todo menor que viajaba en una ambulancia lo debía hacer en brazos del sanitario. ¿Por qué? Porque las camillas estaban diseñadas para adultos y no se podía llevar a los menores de forma segura. Así pues, bueno, se me ocurrió y desarrollé el primer sistema de retención pediátrica para ambulancias. Hoy este producto es obligatorio en todas las ambulancias de España. Otra carencia que se detectó, y que presenté también aquí, en la Comisión sobre Seguridad Vial, era la problemática que existía con los menores y la seguridad vial, sobre cómo los menores no podían llevar ningún sistema de retención en el transporte escolar. Pues me lie la manta a la cabeza y desarrollé y homologué en España el primer sistema de retención infantil exclusivo para autobuses del mundo; perdón, soy de Bilbao y permítanme esa 'bilbainada', pero es que es verdad. Para mí uno de los mayores orgullos es que la Oficina Española de Patentes y Marcas lo incluyó como uno de los mejores inventos españoles de los dos últimos siglos. ¿Qué ha ocurrido? Que a raíz de ese producto, hace escasamente diez días, se ha aprobado la nueva normativa, la ECE R-170, a nivel mundial, dirigida otra vez por España, por el laboratorio Idiada en Cataluña. Es la primera homologación exclusiva para autobuses. Con esto quiero demostrar cómo a veces con actos se pueden conseguir cosas incluso a nivel mundial.

Pero hoy vamos a hablar de las mascotas, vamos a hablar, como digo yo, de nuestros compañeros. Por estadística, en teoría, una de cada tres personas de esta sala tiene que tener un perro. Veremos si es así o no. En España tenemos ya más de quince millones de mascotas, y aquí se incluyen perros, gatos, iguanas, arañas y boas constrictoras. Pero si nos focalizamos en los perros, estamos hablando de más de 7,5 millones de perros, aunque algunos estudios dicen que superan los 10 millones —por cierto, más que niños menores de 18 años en España—, pero nos basamos en los censados con chip. Se ha producido un crecimiento exponencial, sobre todo a raíz del COVID. Si recuerdan ustedes, durante el COVID los niños que podían salir a la calle, además de por excepciones lógicas, eran aquellos que tenían que pasear a las mascotas. Bueno, pues se multiplicó el número de mascotas. Estamos hablando de más de 670 000 perros desde aquella época. Por tanto, a más perros, más desplazamientos. ¿Cuándo viajan? Constantemente. El perro es un animal que tiene que salir constantemente y nos lo solemos llevar. Me incluyo, porque tengo un bichón maltés como el de la foto —además de tres hijos—, y la verdad es que está todo el día en la calle. Yo le llamo perro callejero. ¿Por qué? Porque está todo el día en la calle y te lo llevas continuamente contigo. Si vas a salir en coche, te lo llevas contigo;

si vas de excursión, te lo llevas contigo, y si vas a ir a buscar un hotel, buscas que sea *pet-friendly*. Si ustedes se han dado cuenta, ahora el *pet-friendly* aparece por todos lados; si no es *pet-friendly*, dices: Malo, malo. ¿Y en qué vehículos? En todo tipo de vehículos: sobre todo —por supuesto— en el vehículo particular; taxis y VTC, que ya lo incluyen; vehículos de alquiler; transporte compartido. Por ejemplo, hace poco en Bilbao hubo una discusión sobre si los perros podían entrar o no en el metro. Al final han sucumbido y ya permiten que los perros vayan en el metro, con una serie de condiciones —unos horarios y una serie de cosas—, pero ya se ha incluido, como en el metro de Madrid, por ejemplo, donde ya se permiten sin ningún problema. Por tanto, va cogiendo fuerza y todo lo relacionado con mascotas va cogiendo exactamente los mismos niveles y ritmos que lo que nos rodea.

¿Cuáles suelen ser los sistemas más utilizados a la hora de viajar con la mascota en el vehículo? Un arnés conectado al cinturón de seguridad —hay muchas variables—; un transportín sin fijación homologada —¡qué cara de penita tiene aquí el perro! Es verdad, no les gusta ir en transportines, pero es un medio de transporte—; rejillas separadoras; sistemas combinados o, simplemente, sueltos. En estos momentos, se pueden transportar —y no hablo de normativa, porque no existe una normativa *ad hoc* sobre cómo llevar y transportar a las mascotas en el vehículo— con cualquier medio por el que la mascota no interfiera al conductor y pueda generar un accidente. Entonces, en estos momentos —y permítanme la exageración— como si lo quieres llevar con cinta americana pegado en el techo, porque no interfiere al conductor y va fijo. Ese vacío normativo es lo que quiero presentar hoy aquí y creo que va a ser bastante más fácil de solventar que la problemática que hubo con las ambulancias y con los autobuses.

¿Qué dice la DGT? Hoy la DGT —lo sé por la buena relación que tengo con ellos— se encuentra un poco con las manos atadas. Hoy en día pueden recomendar utilizar sistemas de retención para mascotas, evitar que el animal viaje suelto en el habitáculo y adoptar medidas de precaución. Pero ¿qué no pueden hacer? No pueden indicar si el sistema es técnicamente seguro o no —simplemente, dice que uses un transportín, pero no te dice nada más—; señalar que el sistema ha superado ensayos de impacto —podría decirlo, si existieran—; garantizar protección real al consumidor, y homologar sistemas de retención para mascotas. Conclusión: la DGT puede recomendar, pero no puede homologar. Esta es un poco la brecha que hoy en día debemos cerrar. Si nos vamos a la página web de la DGT, vemos que su eslogan es «Seguridad y sentido común, por favor». Por tanto, no es algo —y perdonen que lo diga— muy serio, y solo nos aconseja lo que nunca se debe hacer. Las cuatro diapositivas de la derecha lo dejan claro: no dejarlo suelto en el maletero; llevarlo suelto en el habitáculo; permitir que asome la cabeza por la ventanilla o colocarlos en los asientos delanteros. Pero si nos vamos a las tres de la izquierda, miremos en qué parámetros se está basando hoy la DGT. Por ejemplo, utilizar arneses baratos. Empírica y técnicamente, ¿qué es barato? ¿Y cómo puedes identificar que un producto es bueno o malo porque sea barato o caro? Recurrir al transportín de plástico de mala calidad. ¿Hay que hacer un máster de plásticos para saber qué transportín debemos comprar? ¿O nos podemos basar en algún estudio o en algo que nos avale que ese transportín que estamos comprando nos va a garantizar una seguridad? Otra, no sujetarlo con correa. Bueno, pues vale, bien. Pero ¿qué herramientas se nos facilitan o no se nos facilitan —iba a decir como dueño de mascota, pero, como hoy ya estoy super *pet-friendly*, digo compañero de mascota— para que no solo viaje segura la mascota, sino lógicamente también los pasajeros?

Bueno, y qué explicarles del riesgo de accidente. Pues si partimos de la base de que una de las premisas en la seguridad vial es, por ejemplo, no dejar ningún bulto suelto en el habitáculo, porque puede provocar que este salga despedido en cualquier accidente o simplemente en un frenazo brusco, qué no decir en el caso de las mascotas. El escenario es —lo que se ha dicho muchas veces— el crecimiento exponencial en peso y masa de cualquier bulto: un perro de 20 kilos en un impacto a 50 kilómetros/hora se multiplica por 40 en caso de frenazo o por 80 en caso de un impacto. No sé si han estado alguna vez en algún ensayo, en un *crash test*, pasando de 50 kilómetros/hora a 0. Es impresionante,

porque son milésimas de segundo y no te da tiempo ni a verlo; menos mal que tenemos las cámaras lentas que te permiten visualizarlo, porque es impresionante. Y les estoy hablando de pasar de 50 kilómetros/hora a 0, que es el accidente más tonto que puedes tener. Por ejemplo, es imposible —lo veo mucho con el tema de la seguridad vial infantil— mantener a un bebé en brazos en un accidente de más de 5 kilómetros/hora —para que nos hagamos un poco a la idea— y, en el caso de las mascotas, igual. También es cierto que el 50% de los perros que hay en España no superan los 10 kilos y, de ellos, un 70% son de menos de 5 kilos. Y ahora está muy de moda el perrito *toy*, que casi casi tienes que llevarle con un banderín y tener cuidado para no pisarle. Estos son los perros más habituales. Las consecuencias no son solo por la mascota, sino también por los pasajeros y el conductor.

¿Son seguros los sistemas existentes que se pueden comprar en cualquier comercio de mascotas? Claramente, no. Y se han hecho ensayos. El más conciencioso ha sido el del Center for Pet Safety, en Estados Unidos, de un laboratorio exclusivo dedicado a mascotas y que lo patrocinó Subaru. Han hecho múltiples ensayos. En España también se han hecho ensayos de la inmensa mayoría de los sistemas que se están comercializando como sistemas de retención para mascotas en los automóviles. De ellos, aproximadamente el 90% se rompen en los ensayos habituales que suelen hacerse. ¿Qué ocurre? Que no hay una homologación *ad hoc*, no hay una homologación o un mínimo que exigir que deben cumplir esos sistemas que se venden. Hablando en términos de *marketing*, te pueden poner todo tipo de pegatinas, de colorines y de seguridad, pero ninguno ha pasado ninguna prueba de ensayo. Por tanto, ¿qué ocurre si el usuario sensibilizado con la importancia de llevar a su mascota correctamente segura en el automóvil compra cualquiera de estos sistemas y, ante un impacto o un frenazo, este se rompe y sale despedido? ¿Cómo se le explica? Le dices: Oye, es que, como no existe la homologación, te has comprado uno que era muy bonito y que ponía que era muy bueno, pero es que no está testado, porque no existe nada sobre lo que testarlo.

¿Qué consecuencias tenemos para la mascota ante una ausencia de regulación? De nuevo, aquí cojo el eslogan de la DGT: sentido común. Pues fallecimiento o lesiones graves, expulsión del vehículo y un sufrimiento que sería totalmente evitable si existiera un sistema adecuado para ello. Para los ocupantes, un impacto directo por el animal, distracción durante la conducción y, por supuesto, agravamiento de las lesiones. Y para el sistema, daños materiales significativos, incremento de costes de aseguradoras y mayor carga para el sistema sanitario. Yo estoy en contacto con las principales aseguradoras españolas, que están superconcienciadas —luego voy a hablar un poco más de ello—, pero, cuando les dices: Claro, es que el problema es que el perro sufra o fallezca. Ellos te dicen: Sí, sí, pero... Y tú dices: Ah, es por los ocupantes, por los pasajeros. Al final, te dicen: Sí, sí, pero además de todo eso, que un perro salga despedido contra el panel central de un vehículo moderno, con lo caros que son, como aseguradora es, una pasta para mí. Digo: Bueno, vale, te lo compro. Pues lo añadimos también.

Esto podría resolverse, y máxime cuando tenemos un modelo de éxito, que es la seguridad vial infantil. Desde el año 2005 saben que es obligatorio el uso de sistemas de retención infantil. Todos ellos tienen que estar homologados bajo unos requisitos muy estrictos. Por tanto, jugamos con la ventaja de tener esto ya. ¿Por qué? Porque el vehículo ya está habilitado con los sistemas de retención infantil como para poder adaptarlos a las mascotas. Tenemos los sistemas Isofix para poder enganchar las sillas, que tienen que tener una resistencia y un aguante para pruebas de laboratorio; tenemos los enganches Top Tether, que son unos enganches donde enganchas la silla por la parte de atrás del asiento, que ahora son bien grandes y disponibles; tenemos los suelos revestidos para poder poner una tercera pata de apoyo al suelo, y tenemos todas las pruebas de ensayo —sin querer comparar, por supuesto— con algo que tiene unas masas y unos pesos parecidos a una mascota, con lo cual jugamos con la enorme ventaja de tener ya todo ese camino andado y contar en el vehículo con multitud de sistemas dirigidos a garantizar la seguridad. Desde el año 2005, cuando se instauró la obligatoriedad de los sistemas de retención, en solo tres años se redujo un 90% la mortalidad infantil. Antes siempre se

hablaba de que esa era la primera causa de mortalidad infantil no natural. Hoy en día, en España, lamentablemente, son los ahogamientos. Pero, a raíz del uso de sistemas de retención infantil, se redujo de forma considerable la mortalidad infantil y hoy podemos decir que fueron un éxito, y es un éxito que se puede trasladar también al mundo de la mascota, teniendo en cuenta que hoy en día —lo digo una vez más— hay más mascotas que niños menores de 18 años.

Y esta es una necesidad para todos los ámbitos, por ejemplo, para el vehículo particular, no cabe ninguna duda. Pero con este tema del *pet-friendly* no hay compañía de alquiler de automóviles que no diga: Puedes llevar a tu mascota en mi automóvil. Eso sí, te voy a cobrar un 10% más por la limpieza del vehículo después del uso, pero yo no te digo cómo tienes que llevar al perro, léete la ley y haz lo que diga la ley. Y entonces tú lees la ley y pone: Cualquier cosa que no interfiera a la conducción. ¿Le puedo pegar en el techo con cinta americana? Si el perro se deja, pues adelante, porque no estás incumpliendo la ley. Ahora ya se puede viajar con el perro en el avión y en el tren, y son muchos los turistas que pueden venir con su mascota y quieren coger un coche de alquiler. Por tanto, son miles de ellos los que lo usan.

Otra cosa que he comentado antes. Todas las compañías aseguradoras quieren sacar el seguro de seguridad vial para mascotas, pero se encuentran con el enorme hándicap de qué poner en las cláusulas sobre cómo debe viajar la mascota. Si yo voy a incluir un seguro exclusivo para mascotas, pero no puedo garantizar que la mascota no salga despedida o que fallezca, digo: ¡Ups! Por tanto, las compañías aseguradoras están esperando ansiosamente a que salga algo claro al respecto. Por ejemplo, mañana —cuando termine aquí me voy directo a Zaragoza; estoy aquí con alguien de la junta directiva— voy a un laboratorio para ver si se puede aclarar esto. De hecho, ya hay una compañía, Mascota Viajera, que tiene un seguro exclusivo para seguridad vial de mascotas, pero no se ha atrevido aún a sacarlo al mercado, precisamente, por esa problemática.

¿Qué ocurre si el perro lleva un arnés o lleva un sistema que no ha sido testado ni validado y sale despedido? Como compañía aseguradora, necesito poder mejorar todos estos temas. Un ejemplo, en la izquierda pueden ver un ensayo con un arnés que ha sido testado con base en la misma normativa R44/04 de los sistemas de retención infantil y, a la derecha, un arnés convencional de los que se pueden comprar en cualquier sitio. El 90% de los arneses y transportines no aguantan el impacto. Tengo vídeos mucho más exagerados, pero esto es un ejemplo claro de lo que ocurre. Y no nos estamos inventando unos ensayos extraños, sino que utilizamos los que ya existen. De hecho, igual que en el caso de las ambulancias o de los autobuses, España lidera la seguridad vial de mascotas en Europa ahora mismo, somos un referente para el resto de los países. Contamos con un laboratorio, como MotorLand, en Aragón, que lleva más de novecientos ensayos de *crash tests* con mascotas. Y no solo eso, sino que se han liado la manta a la cabeza y han sacado el primer *dummy* de mascota sensorizada para poder medir todas las aceleraciones, las fuerzas G y medir la eficacia, incluso teniendo en cuenta las fuerzas del cuello de una mascota, que no tienen nada que ver con las de un humano. En la actualidad es el primer *dummy* sensorizado que existe. Han destripado un *dummy* P, que era el antiguo *dummy* que se utilizaba en los ensayos de un menor, y han creado su *dummy* de mascota.

Por tanto, contamos con varias empresas que, con la experiencia en desarrollo de sistemas de retención infantil, se han lanzado a desarrollar cosas para mascotas. Porque como cada vez hay menos niños y hay que seguir creciendo en el mercado, dicen: ¡Uy!, espera, que lo de las mascotas está creciendo mucho. Este es un ejemplo que pongo. También contamos con un borrador completo de las pruebas de una homologación de sistemas de retención de mascotas., que es lo que debería cumplir un producto que, en un momento dado, quisiera ser homologado bajo estos sistemas. Y también contamos con el registro de la marca *Pet Restraint System* para sello de reconocimiento de homologación. Es decir, que todo producto que, en un momento dado, lleve este sello a nivel europeo, quiere decir que ha pasado unos test y unas pruebas de resistencia, tanto para la mascota como para los ocupantes.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 597

23 de junio de 2026

Pág. 29

Todo esto lo estamos llevando ya en España, así que ¿ya están todas las piezas necesarias? Hemos estado hablando de seguridad vial —cualquier bulto en el automóvil es lanzado—; seguridad para las mascotas, la integridad de estas; seguridad para la propia sociedad, y las aseguradoras, las empresas viales y la DGT, que está deseando que —por favor— alguien la permita poder ponerse más seria con esto. Solo faltaría una pieza en este punto: garantizarles a los usuarios que ya están comprando sistemas para llevar a su mascota de forma segura que lo que están comprando va a resistir en caso de un accidente o de un frenazo en seco. Para eso, lo que es preciso es que los sistemas pasen pruebas y pasen un mínimo de homologación. Y, como hemos dicho, ya está todo el borrador listo, ya está todo preparado. Los fabricantes podemos innovar, los laboratorios pueden ensayar y la DGT puede recomendar, pero —y espero no equivocarme— solo este Congreso puede hacer que la seguridad deje de ser una opción y se convierta en un estándar. La pieza que falta solo tiene un nombre, que es la homologación. Y hoy tenemos todas las posibilidades para poder conseguirlo de forma rapidísima.

Sin más, les voy a regalar cuarenta y cinco segundos. **(Risas)**. Esta ha sido mi comparecencia. Muchísimas gracias por su atención. Será un placer responder a cualquier duda o pregunta que me quieran plantear.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ara els diversos grups parlamentaris li faran els seus dubtes o preguntes.

En primer lloc, pel Grup Parlamentari Basc, sa senyoria, la senyora Renteria Lasanta.

*Muchas gracias.*

*Ahora los diversos grupos parlamentarios le harán preguntas o le plantearán dudas.*

*En primer lugar, el Grupo Parlamentario Vasco, la señora Renteria Lasanta.*

La señora **RENTERIA LASANTA**: Señor Garrido, muchísimas gracias por su comparecencia y por la información que nos ha trasladado hoy. Sus aportaciones han resultado ser muy interesantes y útiles para poder comprender mejor una cuestión que afecta cada vez más a propietarios de mascotas y que tiene una evidente dimensión tanto de seguridad vial como de bienestar animal.

Como usted ha dicho, gran parte de los hogares españoles convive con al menos una mascota y una parte muy importante de ellos tiene perros o gatos que son transportados habitualmente en vehículos. Precisamente, por ello hemos actuado siempre de buena fe, pensando que al llevar a nuestro perro sujeto mediante un arnés conectado al cinturón de seguridad estábamos cumpliendo ya con la normativa y garantizando tanto su protección como la del resto de los pasajeros. Sin embargo, a medida que conocemos más información técnica y estudios sobre siniestralidad, parece que esta creencia no siempre se corresponde con la realidad. Nos encontramos con una situación en la que existen numerosos dispositivos comercializados como sistemas de seguridad para mascotas, pero el ciudadano desconoce cuáles han sido realmente ensayados, cuáles ofrecen una protección efectiva en caso de accidente y cuáles únicamente limitan el movimiento del animal. En definitiva, como usted ha dicho, existe una importante incertidumbre para millones de propietarios responsables que quieren cumplir la ley y proteger adecuadamente a sus animales.

Por ello, quisiera hacerle las siguientes preguntas. Si actualmente existe la obligación legal de transportar a las mascotas de forma segura dentro de un vehículo, ¿cómo puede saber un ciudadano qué sistema cumple realmente con ese objetivo, si no existe una homologación oficial específica, clara y fácilmente identificable para los sistemas de retención animal? Es decir, ¿cómo puede un propietario actuar con la diligencia exigible y tener la certeza de que está protegiendo adecuadamente a su mascota y al resto de los ocupantes del vehículo?

Otra pregunta. Desde el punto de vista técnico y de seguridad vial, ¿qué diferencia existe hoy entre un sistema de retención para mascotas que protege eficazmente en caso de accidente y otro que no lo hace?

Eso es todo. Eskerrik asko.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 597

23 de junio de 2026

Pág. 30

La señora **PRESIDENTA**: Moltíssimes gràcies, senyoria.  
I ara seria, el torn, en nom del Grup Republicà de sa senyoria Estrems Fayos.

*Muchísimas gracias, señoría.  
Y ahora sería el turno del Grupo Republicano, su señoría Estrems Fayos.*

La señora **ESTREMS FAYOS**: Moltes gràcies, presidenta.

Moltes gràcies per la seva compareixença. Ha estat molt interessant que es pugui parlar aquí d'aquesta qüestió perquè, com vostè ha dit, cada vegada hi ha més animals a les famílies i sobretot a les grans ciutats. Més animals que més gent. M'entén? Jo soc de les que vocalitzo bastant bé. Bé, no repetiré perquè m'ha dit que m'entenia. Per tant, segueixo endavant.

Com deia, cada vegada hi ha més animals de companyia a les famílies i per tant jo crec que la qüestió, i em poso a mi mateixa com a exemple, no és una qüestió de voluntat dels tutors d'animals de voler portar l'animal amb un arnés homologat o gastar-se els diners en un arnés homologat. Jo, mentre vostè parlava, m'estava creant la necessitat de saber quina era l'arnés que quan torni al meu poble li he de comprar a la meva gossa. Per tant, no és una qüestió de voluntat dels propietaris, sinó que evidentment és una qüestió de tenir les eines per poder fer que la gent que viatgem o que viatja amb els seus animals de companyia, tinguin accés a aquest tipus de sistemes. Crec que a més a més, és una mostra més de com encara estem anant a remolc a una llei, la Llei de Benestar Animal, que ja determinava i també no només aquesta, sinó també algunes reformes als codis civils, codis penals, codis civils a Catalunya, per exemple, que es reconeixen als animals com a assistents i, per tant, parts de les famílies.

Llavors això és una mostra més de com la legislació encara ha quedat enrere. És a dir, els hem reconegut com a membres de les famílies, però no hem adaptat les normatives a aquest reconeixement i avui estem parlant de seguretat vial en carretera. Però si ens poséssim a parlar de transport aeri, doncs seria un altre drama encara més, on els animals estan considerats coses i per tant es col·loquen en les cintes transportadores i alguns moren aplastats per les maletes dins dels seus propis transportins. És a dir, això donaria per a un altre debat. Però jo crec que la reflexió aquí és com adaptem la normativa a aquesta realitat, que a més a més, és realitat legal, que diu que els animals són éssers interns i per tant no són coses i són membres de les nostres famílies.

I dit això, que és una mica una introducció, jo vull anar un pas més enllà i preguntar, vostè que és expert en el transport de mascotes per dues qüestions. La primera seria el transport col·lectiu, és a dir, aquí vostè ha parlat d'animals de família, però molts d'aquests animals de família, per exemple, arriben de protectores d'un lloc de l'Estat i van a un altre lloc de l'Estat on és més fàcil que siguin adoptats. Això passa, per exemple, a Catalunya amb animals del sud que provenen de la caça. Aquests animals moltes vegades venen o no venen amb transports per carretera que són col·lectius i que per tant, no van amb arnesos, sinó que van amb gàbia. Això és un altre repte que crec que també hauríem de ser. No sé si hi ha sistemes homologats en aquest sentit, també s'ha de treballar en aquesta qüestió i em donaria també per parlar dels gats perquè un gos el col·loques amb un arnés, però un gat entenc que ha d'anar en un transportí. Per tant, entenc que també hi haurien d'haver sistemes homologats que subjecten aquests transportins que no sé si podrien ser. No sé, m'estic fent un embolic. Ho entén? Podríem utilitzar-los també per als sistemes col·lectius.

I per acabar, presidenta, una altra qüestió que vull posar sobre la taula i que no és un tema de transport, però que sí que és un tema d'automòbils animals morts dins de cotxes a 40 o 45 graus al sol. S'ha parlat alguna vegada també de sistemes de presència, de detectors de presència que podrien utilitzar-se també per a nens, perquè inclús ha passat amb nens, que això encara és molt més greu en els vehicles que es poguessin. No sé si això sí que se n'ha parlat, però no sé si vostè té coneixement que s'estigui estudiant, però crec que és un tema també molt important perquè cada estiu ens trobem amb animals morts en aquestes circumstàncies.

I disculpa.

*Muchas gracias, presidenta.*

*Muchas gracias por su comparecencia. Ha sido muy interesante poder hablar aquí de esta cuestión porque, como usted ha dicho, cada vez hay más animales en las familias, sobre todo en las grandes ciudades.*

*¿Me entiende? Yo vocalizo bastante bien. Bien, no lo repetiré porque me ha dicho que me entendía. Sigo adelante.*

*Pues, como decía, cada vez hay más animales de compañía en las familias. Y, por lo tanto, creo que la cuestión —y me pongo a mí misma como ejemplo— no es una cuestión de voluntad de los tutores de animales de querer llevar al animal con un arnés homologado, de gastarse dinero en un arnés homologado. Cuando usted hablaba, yo me creaba la necesidad de saber cuál es el arnés que, cuando regrese a mi pueblo, tengo que comprar para mi perra. Por lo tanto, no es una cuestión de voluntad de los propietarios, sino que es una cuestión de tener las herramientas para poder hacer que la gente que viaja con sus animales de compañía tenga acceso a este tipo de sistemas.*

*Creo que, además, es una muestra más de cómo todavía vamos a remolque respecto a esa ley de bienestar animal. Y no solo esta, también otras reformas de los códigos civiles, penales, el Código Civil en Cataluña, por ejemplo, que se reconocen a los animales como seres y como parte de las familias. Y esto es un ejemplo más de cómo la legislación va a la zaga. Los hemos reconocido como miembros de la familia, pero no hemos adaptado la normativa a este reconocimiento. Y hoy hablamos de seguridad vial en carretera, pero podríamos hablar de transporte aéreo, y sería otro drama, todavía más. Los animales se consideran cosas y los ponen en las cintas transportadoras y algunos mueren aplastados por las maletas dentro de sus transportines. Esto daría lugar a otro debate. Pero la reflexión aquí es cómo adaptar la normativa a esta realidad, que además es una realidad legal, que dice que los animales son seres y miembros de las familias. Y esto es una introducción.*

*Yo quería ir un paso más allá, porque usted es experto en el transporte de mascotas. Dos cuestiones: primera, el transporte colectivo. Usted ha hablado de animales de familia, pero muchos, por ejemplo, llegan de protectoras de animales o de un lugar del Estado y van a otro lugar del Estado donde es más fácil que los adopten. Por ejemplo, en Cataluña pasa esto con animales que vienen del sur de España. Estos animales a veces vienen en transporte por carretera, que es colectivo, transporte colectivo. No llevan arneses, sino jaulas. Este es otro reto que también deberíamos afrontar. No sé si hay sistemas homologados en este sentido o si hay que trabajar también en esta cuestión. Y en los gatos también. A un perro le colocas un arnés, pero un gato debe ir en un transportín, con lo cual debe haber sistemas homologados que sujeten esos transportines de gatos —no sé si me estoy liando o si me sigue—, y podrían utilizarse también para los sistemas colectivos.*

*Y para acabar, presidenta, otra cuestión que quiero poner sobre la mesa. No está relacionada con el transporte, pero sí con automóviles. Animales que mueren dentro de coches a 40 grados de temperatura. Se ha hablado de sistemas detectores de presencia, que podrían utilizarse incluso para niños, porque esto ha sucedido con niños; todavía es mucho más grave. En los vehículos, no sé, quizá podrían implantarse estos dispositivos. No sé si usted conoce que esto se esté estudiando, pero creo que es un tema muy importante, porque cada verano nos encontramos con animales muertos en estas situaciones.*

*Gracias.*

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyoria.

Ara, en nom del Grup Plurinacional SUMAR sa senyoria, la senyora Vergara Román. Endavant, si us plau.

*Muchas gracias, señoría.*

*Y ahora, en nombre del Grupo Plurinacional SUMAR, su señoría Vergara Román.*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 597

23 de junio de 2026

Pág. 32

La señora **VERGARA ROMÁN**: En primer lugar, muchas gracias por trasladarnos esta iniciativa, las mejoras necesarias en la regulación, los pasos dados y el estado de la cuestión —al que quizá era más difícil acceder—, así como por toda la labor que hacen de difusión y de sensibilización, tanto a familias como a Administraciones.

Las pruebas de los elementos de seguridad activa y pasiva son tan exigentes como lo es su objetivo: proteger nuestra seguridad cuando circulamos. Quería preguntarle si conocen cómo se aplican o cómo se definen —si es que se definen— estas normas en otros países, sobre todo en la Unión Europea. Nos ha quedado muy claro que el modelo de éxito actualmente es la seguridad infantil, por la capacidad que ha tenido para reducir esa siniestralidad. Pero me gustaría saber cómo de similares son esos criterios para el testeo y qué elementos puede añadir la homologación que ya se hace de sus sistemas de anclaje. Nos ha dejado muy claro también los impactos que tienen en los accidentes; no solo la capacidad para reducir lesiones o gravedad en caso de fuertes frenazos, sino para las propias mascotas, para el resto de los ocupantes, y también por el riesgo que tiene de provocar distracciones —que ahora mismo es una de las principales causas de accidentes—, la responsabilidad de la persona que conduce, como responsable de los pasajeros, o la resistencia de los materiales.

Otro asunto que quiero poner sobre la mesa es que esto ha despertado un gran interés en la Dirección General de Derechos de los Animales. Hasta ahora no hemos podido avanzar en esto, pero pongo aquí a su disposición a esta dirección general para mantener una reunión y posicionar este tema en la agenda política. En mi labor como portavoz de seguridad vial, cuente con mi apoyo para poder trabajar juntos. Si tiene alguna propuesta concreta, me gustaría que nos dijera si tiene alguna propuesta para que la DGT pueda hacer más o pueda posicionarse en lo que sí que hay que hacer, en buenas prácticas, y no tanto en las definiciones. Es decir, qué se puede hacer que ahora no se hace.

Me ha alegrado saber que MotorLand y otros espacios en Aragón —yo soy de allí— han participado en esto. No sé si también han colaborado con centros de innovación, como el ITA, o si se han apoyado en estudios o proyectos de final de carrera de la Universidad de Zaragoza, que también están muy vinculados a la homologación y al desarrollo de *dummies*.

Estas son las preguntas que le hago para que nos haga propuestas más concretas. Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

I ara seria el torn del Grup Parlamentari VOX. Per tant, té la paraula sa senyoria, el senyor Alcaraz Martos.

*Muchas gracias.*

*Y ahora es el turno del Grupo Parlamentario VOX. Tiene la palabra su señoría, el señor Alcaraz Martos.*

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

La verdad es que deja usted pocas preguntas en el aire, porque su exposición ha sido muy sintetizada y exacta. Realmente, si deja una pregunta, es precisamente la más importante de todas, y es cuando dice que el argumento no es si debemos, sino cuándo; y eso es voluntad política. Efectivamente, en un mundo donde cada vez hay menos niños y los sustituimos por perros, gatos y demás animales, esto es imprescindible. Es realmente alarmante que, a fecha de hoy, no exista un sistema homologado —como usted ha expuesto— para salvar no solamente las vidas de nuestras mascotas, sino la de las propias personas que van en los vehículos. No tiene sentido cuando —como bien dice usted— todo depende de la voluntad política. Y no depende ni siquiera del consenso de esta Cámara, de los grupos políticos y de ninguna nueva ley, porque ya lo hizo la DGT con la controvertida baliza, la V16, con un real decreto en el año 2021, y nos la impuso a todos, porque dijo que eso era para salvar vidas. Pues si hubiese querido hacer esto para salvar las vidas de las mascotas y de las personas, también la DGT lo hubiese hecho. No tendría

que esperar a hacer un nuevo estudio y a abrir ahora un nuevo consenso entre los grupos políticos para que esta Cámara tenga la voluntad de apoyar medidas como esta.

Por lo tanto, le doy las gracias por su exposición. Y lo único que esperamos es que el director de la DGT, si realmente quiere salvar vidas, se ponga a trabajar en medidas como estas, que las necesitamos.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyoria.  
I ara, pel Grup Socialista, sa senyoria Almirón Ruiz.

*Muchas gracias, señoría.*

*Y ahora, por el Grupo Parlamentario Socialista, su señoría Almirón Ruiz.*

El señor **ALMIRÓN RUIZ**: Buenas tardes.

Gracias, señor Garrido, por la información que nos ha aportado.

Quiero también hacer extensivas preguntas que ya ha hecho, por ejemplo, la portavoz de SUMAR sobre el tema de la homologación y cómo podríamos avanzar en ella. Porque, para no extenderme mucho, como bien ha explicado hasta ahora, en el transporte de mascotas se tratan como si fuesen una mera mercancía, es decir, que no puedan entorpecer la conducción, y salvo algunas directrices, como el sentido común —que usted también ha citado—, no hay mucha cosa más.

Por lo tanto, creemos que es interesante empezar a trabajar en equiparar la seguridad de las mascotas a la seguridad infantil, un ámbito que —como usted ha dicho— es un modelo de éxito. Como usted también ha dicho, no solo debemos hacer esto por la seguridad de las mascotas —aunque se ha centrado mucho en los perros, no solo de los perros, sino de todos los animales, los gatos y otros—, sino también por la seguridad de las personas que van también en el vehículo.

Por eso, vamos a atender su ruego y nuestro grupo va a empezar a trabajar en este sentido.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Seria el torn del Grup Parlamentari Popular, intervindrà sa senyoria Pérez Osma.

Disculpin.

*Es el turno del Grupo Parlamentario Popular, con su señoría Pérez Osma.*

El señor **PÉREZ OSMA**: Gracias, señora presidenta.

En primer lugar, señor Garrido Díez, quiero comenzar dándole la enhorabuena por la innovación en sus productos —la verdad es que nos ha parecido muy interesante—, así como las gracias por su innovación, precisamente, en su lucha por la seguridad vial. También por su comparecencia, la cual consideramos acertada y digna de escuchar.

Quisiera comenzar con una reflexión. Cuando hablamos de homologaciones, de criterios técnicos, no podemos evitar pensar que esto va a suponer un coste final para la ciudadanía, como han supuesto otros productos, y por eso tenemos que ser especialmente cautelosos y cuidadosos a la hora de legislar en este sentido. Por ello, que esté usted hoy aquí es especialmente significativo, como han dicho algunos compañeros, para poder ir cimentando la normativa desde una certeza temprana y no desde meras ocurrencias. Quiero añadir una cosa: desde que gobierna el Partido Socialista, desde que gobierna Pedro Sánchez, siempre que hablamos de seguridad vial el coste termina repercutiendo en el ciudadano. Repercute el coste, pero no existe ninguna mejora evidente y latente en la seguridad vial como mejora en las carreteras o en otras medidas para evitar la siniestralidad. La ciudadanía, y esto ya es evidente, está harta porque todas estas medidas están suponiendo un aumento en la recaudación del Estado, con un aumento de multas, que no se refleja en mejoras en carreteras o mejoras que redunden en esa seguridad vial.

Un ejemplo que se ha puesto aquí es el de la baliza V16, con el correspondiente caos que ha generado, el aumento de la recaudación, por supuesto el coste que ha supuesto al

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 597

23 de junio de 2026

Pág. 34

ciudadano y, cómo no, la incertidumbre en los conductores, pero también en las empresas y en los trabajadores de esas empresas. Y, sobre todo, con noticias que hemos conocido recientemente, como la participación en estos contratos de la fontanera del Partido Socialista, Leire Díez.

Voy a añadir otro tema que también afecta a los animales, a la fauna salvaje en este caso, que es el aumento de los accidentes cinegéticos que se están produciendo en carreteras como las de mi provincia, Cuenca, para cuya solución no se están tomando medidas, por mucho que las planteemos desde este grupo. En este sentido, quiero insistir en que su opinión, su criterio, es bienvenido por parte de nuestro grupo, como también lo es cualquier medida, como es este caso, que reduzca la siniestralidad y, sobre todo, aumente la seguridad vial.

Al objeto de ir cimentando las bases y el trabajo para adoptar medidas orientadas a evitar este tipo de siniestros provocados por animales que están sueltos dentro de los vehículos o con una mala seguridad, quisiera plantearle varias preguntas. ¿Podría detallar qué tipo de fallos se han venido observando con más frecuencia en los sistemas comercializados de retención de mascotas y qué consecuencias reales tendría este fallo en un impacto típico? Por otro lado, ¿cuáles serían, a su juicio, los elementos imprescindibles de una futura regulación técnica de sistemas de retención para mascotas que cerrara esa brecha entre recomendación y verdadera seguridad?

Concluyo, señora presidenta. Usted ha hecho hincapié —y lleva razón— en que España ya dispone de una capacidad técnica suficiente, con un laboratorio con cientos de *crash tests*, *dummies* específicos de mascota y los primeros productos probados bajo protocolo equivalente a la normativa de la Comunidad Económica Europea. La última pregunta va en este sentido. ¿Qué pasos concretos debería de dar, en su opinión, este Congreso para aprovechar esa ventaja y convertir a España en referencia europea de seguridad vial de mascotas, de forma que la seguridad deje de ser una opción comercial y pase a ser un estándar obligatorio?

Disculpe, presidenta, y muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ara sí, el senyor compareixent ja pot respondre tot el que vegi convenient.

*Muchas gracias.*

*Ahora sí, el compareciente puede responder a todo lo que juzgue conveniente.*

El señor **DIRECTOR DE SEVIMA, SEGURIDAD VIAL DE MASCOTAS** (Garrido Díez): Voy a tratar de resumir varias de las preguntas, empezando con la señoría del PNV, y que van un poco relacionadas con el resto.

¿Cómo puede identificar hoy en día una persona sensibilizada con la seguridad de su mascota, la suya propia y la de sus pasajeros que el producto que está comprando o adquiriendo es seguro? No puede, directamente no puede. Va un poco más por mensajes de *marketing* y *packaging* bonitos, pero no se garantiza en ningún momento que ese producto haya sido testado o no. Perfecto. Esto está totalmente interrelacionado también con el bienestar animal, pero no solo.

Como un dato anecdótico, les he comentado que estoy en contacto con las principales aseguradoras españolas y todas están interesadísimas en sacar un seguro. Cuando les he preguntado: ¿Me podéis mirar internamente en todo vuestro histórico cuántos accidentes han aparecido con mascotas? La respuesta ha sido unánime: Cero. Digo: No puede ser. ¿Por qué cero? Porque el usuario que ha tenido un accidente nunca va a decir que iba con un perro, no vaya a ser que por llevar el perro con un sistema no adecuado o suelto o como fuera le pueda perjudicar a la hora de cobrar indemnizaciones o lo que fuera. Pero cuando vas al colegio de veterinarios, dicen: Todos los días; tenemos cientos de mascotas fallecidas y heridas gravemente por accidente de automóvil. Para que veamos un poco. Cuando se le pregunta a la DGT: ¿Tienen datos, por favor, del número de mascotas que iban en unos vehículos accidentados? Cero. Lo único que hay son datos de accidentes

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 597

23 de junio de 2026

Pág. 35

cinagéticos por atropello de animales y demás. Pero como mascotas viajeras —digámoslo así—, cero. Esto nos da un poco la idea también de toda esta problemática.

¿Normas en otros países? Igual que aquí. De hecho, puedo decir que estamos a la cabeza también. Pero no hay una norma específica en el vehículo particular; otra cosa es transporte colectivo y demás. ¿Cuándo? Tenemos todos los mimbres para poder hacer el cesto, absolutamente todos.

En relación con el tema de que todo producto va a repercutir en el usuario, quiero relacionarlo un poco con todo eso. No quiere decir que lo que buscamos es que sea obligatorio, como fue el uso de sistemas de retención o la baliza V16, sino que el usuario que ya está sensibilizado con la seguridad y con el interés de la seguridad de su mascota tenga, como mínimo, la posibilidad de seleccionar un producto que sepa que va a funcionar en caso de que sea necesario. Es como ocurrió con los sistemas de retención infantil, que te podías comprar unas cosas que tú apretabas con el dedo y se hundía. ¿Cómo va a garantizar esto la seguridad? Hasta que se exigieron, lógicamente, las homologaciones. Pero yo como usuario, si quiero garantizar la seguridad de mi mascota, la mía y la de mi familia, quiero poder saber que, aunque a lo mejor voy a pagar un poco más que por un transportín o un arnés estándar, me va a garantizar que ha sido testado bajo unos requerimientos técnicos.

¿Qué elementos son imprescindibles? Ya he comentado que jugamos con la enorme ventaja de tener ya todos los vehículos adaptados para poder instalar sistemas de retención infantil —por masa-peso los niños son muy parecidos a una mascota— para poder desarrollar sistemas que sean un *plug and play* en el coche. Si tienes los enganches Isofix, con un clac, clac ya están puestos. No tienes que exigir a los fabricantes de automóvil que te diseñen cosas distintas a las que ya existen. Por eso comentaba que es mucho más sencillo el poder sacar ahora algo exclusivo para mascotas que lo que fue en su día para la seguridad infantil o para el caso de las ambulancias o de los autobuses. ¿Por qué? Porque lo tenemos ya. Simplemente yo, como Administración, como DGT, lo que sí puedo es recomendar aquellos productos que han pasado una serie de ensayos; no decirte que uses un transportín o un arnés, sino uno que haya pasado estas pruebas de ensayo. No te voy a decir que es obligatorio —por mí, lógicamente, ojalá fuera obligatorio—, para evitar esa controversia que genera siempre el uso de sistemas obligatorios, pero sí permitir la libertad a los usuarios de poder comprar algo que le garantice la integridad de la mascota.

No sé si me he dejado algo en el aire. He querido resumir un poco todo. **(La señora Estrens Fayos: El tema de los sistemas de presencia).** Ah, sí. Además de todo esto, como me aburro, soy el presidente de la Asociación Nacional de Seguridad Infantil. En relación con los menores muertos y fallecidos por golpe de calor, que todos los años hay y no solo en España —lo que pasa es que en España hace más calor que en los países nórdicos, pero esto es algo general—, surgió el caso de Italia. Italia hizo obligatorio que todo sistema de retención infantil contara con un sistema de detección en caso de que te olvidaras al menor en el automóvil. Fue hace cinco años, pero ha sido un pequeño fracaso. ¿Por qué? Porque los sistemas que han salido son sistemas autónomos, no van incluidos en el sistema de retención infantil, sino que es algo que tú te compras, que tiene su batería, que tiene su sensorica y demás. ¿Qué ocurre? Que tienes que acordarte de ponerlo, de llevarlo, de haberlo cargado o de haberle puesto pilas, de conectarlo con el sistema inalámbrico o con el móvil. Pero, claro, la gente dice: Si conecto por *Bluetooth* este sistema de aviso no puedo usar el manos libres y prefiero el manos libres por si me llaman, porque me ponen más multa que si me dejo al niño dentro. Entonces ha sido un auténtico fracaso.

En este sentido, estoy colaborando también en el desarrollo de algo un poquito más innovador, que son los sistemas de retención. Igual que existen los *smartphones* no existe un sistema de retención infantil, un CRS *smart*. Es tonto, es un sistema de seguridad pasivo tonto. Si hoy en el automóvil te olvidas de conectar el cinturón de seguridad, te avisa; si detecta un peso en un asiento, te avisa. Pero si pones una silla, la silla es tonta. ¿Por qué no se puede poner una silla medianamente inteligente? Porque la propia homologación del sistema de retención infantil evita que el sistema lleve batería, porque la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 597

23 de junio de 2026

Pág. 36

batería es un sistema que puede provocar un incendio, por lo que está prohibido que un sistema de retención infantil lleve batería, con lo cual tienes que alimentarlo desde fuera. Y dices: Voy al cable mechero. Pero ahora el cable mechero ya no es tanto cable mechero, sino más un USB. Pero es USB normal o estándar o C. Ha dado muchos problemas.

Entonces, estamos diseñando —esto es *secret*, no sé si me guardarán el secreto o no— de alimentar a los sistemas de retención por los sistemas Isofix. Tienes dos tomas, así que tienes ya tanto para datos como para tensión y de esa manera puedes conectarlo incluso con el monitor del vehículo. Si detecta peso en el sistema de retención infantil, coche cerrado y temperatura alta: aviso. Y el propio coche ya puede abrir ventanas, avisar mediante señales sonoras, lumínicas y demás. Lo mismo podría ser trasladable al caso de una mascota. Es un proceso muy ambicioso porque en ese caso sí hay que decirles a los fabricantes de coches: Añádeme datos y tensión en los Isofix. Es muy sencillo, pero tienen que hacerlo, lógicamente. **(La señora Vergara Román: ¿Qué tendría la...?)**.

La señora **PRESIDENTA**: Disculpe, disculpe, no puede haber ahora ya un diálogo. Muchas gracias. Pueden hablar ahora mismo cuando acabemos la comparecencia, no hay ningún problema.

Muchísimas gracias.

El señor **DIRECTOR DE SEVIMA, SEGURIDAD VIAL DE MASCOTAS** (Garrido Díez): Un auténtico placer.

La señora **PRESIDENTA**: La comparecencia ha sido muy interesante y seguro que nos dará muchas herramientas para poder trabajar mejor en el futuro.

El señor **DIRECTOR DE SEVIMA, SEGURIDAD VIAL DE MASCOTAS** (Garrido Díez): Por mi parte, totalmente disponible para cualquier acción que pueda llevar a bien este tema.

La señora **PRESIDENTA**: Muchísimas gracias.

Mol bon dia a tothom.

Se levanta la sesión.

**Era la una y cuarenta y dos minutos de la tarde.**

En el caso de las intervenciones realizadas en las lenguas españolas distintas del castellano que son también oficiales en las respectivas Comunidades Autónomas de acuerdo con sus Estatutos, el *Diario de Sesiones* refleja la interpretación al castellano y la transcripción de la intervención en dichas lenguas facilitadas por servicios de interpretación y transcripción.