



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2009

IX Legislatura

Núm. 354

SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. EMILIO OLABARRÍA MUÑOZ

Sesión núm. 10

celebrada el miércoles 23 de septiembre de 2009

Página

ORDEN DEL DÍA:

Celebración de las siguientes comparencias:

- Del señor director general del R.A.C.E. (Díaz-Pinés Martínez), para el estudio de la incorporación de la seguridad vial a la empresa. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 219/000089.) 2
- Del señor Garrido Díez, de Kidy-Froh, para explicar las acciones emprendidas en materia de seguridad vial y prevención de accidentes de tráfico, especialmente las acciones emprendidas en cuanto a la seguridad de los menores en el transporte. A petición del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 219/000305.) 8

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

CELEBRACIÓN DE LAS SIGUIENTES COMPARENCIAS:

— **DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DEL R.A.C.E. (DÍAZ-PINÉS MARTÍNEZ), PARA EL ESTUDIO DE LA INCORPORACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL A LA EMPRESA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 219/000089.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Vamos a empezar esta sesión de la Comisión de Seguridad Vial. En el orden del día figuran dos puntos, el primero, la comparecencia del director general del R.A.C.E., don Ignacio Díaz-Pinés, para el estudio de la incorporación de la seguridad vial a la empresa, siguiendo, básicamente, estas comparecencias que empezamos en materia de seguridad vial en las empresas.

Tiene la palabra el señor Díaz-Pinés.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL R.A.C.E.** (Díaz-Pinés Martínez): En primer lugar me gustaría agradecerles la posibilidad que han brindado al R.A.C.E., a la entidad a la que yo represento, al Real Automóvil Club de España, de estar aquí hoy presentes. En segundo lugar querría felicitarles por su celeridad a la hora de abordar un problema como el que nos ocupa, lo que es la siniestralidad del tráfico dentro del ámbito laboral. Considero que es un paso importante y decisivo, si queremos, entre todos y en los próximos años, reducir los fallecidos en las carreteras como consecuencia de este tipo de siniestralidad.

Centrándonos de lleno en la cuestión que nos ocupa, quiero decirles que los fallecidos en accidente de tráfico de todos es conocido que se han reducido de manera sustancial en los últimos años. ¿Qué nos queda ahora mismo por hacer? Yo creo que, si queremos seguir contribuyendo a la reducción de la siniestralidad en carretera, nos toca trabajar sobre determinados nichos —lo comentaba antes de empezar la intervención—, nichos como puede ser este, el ámbito de la siniestralidad laboral, motivo por el que todavía se sigue incrementando, año a año, en torno a un punto porcentual el número de fallecidos. También hay otros nichos sobre los que habrá que trabajar, como pueden ser las motocicletas, como pueden ser los peatones, pero creo que, si queremos continuar en esta senda, si queremos continuar el trabajo que se ha realizado años atrás con la puesta en marcha del permiso por puntos o con la modificación del Código Penal, tenemos que ir por esta línea. Yo creo que no tenemos que estar conformes con que los accidentes de tráfico se encuentren entre las primeras causas de mortalidad en el trabajo, es algo que nos tiene que hacer reflexionar. Ahora, en la presentación lo veremos,

pero en torno al 40 por ciento de los accidentes laborales tiene su origen en el tráfico y esto, en cifra absoluta, se traslada a en torno a unos 500 fallecidos al año por este motivo.

Voy a hacer una breve presentación. Lo primero sería diferenciar o definir accidente de circulación *versus* accidente laboral. El accidente de circulación todos conocemos en qué consiste, pero, dentro del accidente laboral, en el ámbito del trabajo, debemos distinguir dos tipos de accidentes: el accidente llamado *in itinere*, es decir, el que se produce en los desplazamientos de los trabajadores desde su domicilio hasta su centro de trabajo, y el denominado accidente en misión, es decir, aquel que se produce cuando los trabajadores, dentro de su horario laboral y con ocasión del trabajo por cuenta ajena o por cuenta propia que desarrollan, sufren algún tipo de accidente; en ese caso es considerado laboral.

Como comentaba antes, la evolución de los fallecidos en carretera es muy positiva. En el gráfico que les muestro se puede observar claramente cuál es el ahorro en víctimas, las víctimas que hemos salvado en los cuatro últimos años. En cambio, como les comentaba, en el ámbito del trabajo siguen incrementándose los accidentes mortales relacionados con el tráfico en torno a un punto porcentual anual, y esto supone en total que el 40 por ciento de los accidentes de trabajo mortales están directamente relacionados con el tráfico. Además, estos accidentes, en el caso de los que están relacionados con el tráfico, son mucho más lesivos que los otros accidentes laborales, es decir, mientras que en los otros accidentes laborales, los accidentes laborales comunes, por decirlo de alguna forma, la mortalidad está en torno al 8 por ciento, en el caso de los accidentes laborales relacionados con el tráfico es del 20 por ciento. Por tanto, la lesividad es mucho mayor y la probabilidad de fallecer en un accidente laboral de tráfico también es mucho mayor que en otro tipo de accidente laboral. Pueden asimismo observar que realmente la mayor parte de los accidentes laborales relacionados con el tráfico son *in itinere*, el 71 por ciento, y que la tendencia es ascendente; también viene determinada por el mayor uso del transporte privado por parte de los trabajadores para desplazarse a sus centros de trabajo. Si bien es cierto que cada vez yo creo que existe mayor conciencia a la hora de utilizar el transporte público, los datos nos reflejan que, al final, los trabajadores prefieren desplazarse en transporte privado. La franja horaria en la que ocurren estos accidentes, evidentemente, al ser accidentes *in itinere* la mayor parte, coincide plenamente con los horarios de entrada o salida de los trabajadores a sus centros de trabajo. Se concentran durante todos los días laborables de la semana entre las siete y las nueve de la mañana, entre la una y las tres de la tarde y entre las seis y las ocho de la tarde, que es, como les decía, el momento en el cual se producen los movimientos de entrada o salida de los centros de trabajo.

A modo, digamos, de totales, ¿qué mensajes podemos lanzar? Pues que cuatro de cada diez accidentes de trabajo mortales están relacionados con el tráfico; que suben a una media de un punto anual, como les decía; que el accidente laboral con mayor riesgo de fallecer ocurre en el contexto del tráfico; que dos de cada tres accidentes se producen *in itinere*; que tres de cada cuatro empleados no reciben ningún tipo de medida preventiva en materia de seguridad vial. Esto está relacionado con una encuesta que nosotros hicimos entre un determinado número de trabajadores, a los que preguntamos si realmente ellos recibían algún tipo de formación en este ámbito; y ya les digo que la mayor parte nos indicaba que no. La siguiente pregunta era: ¿estaría usted dispuesto a recibir una formación específica que tuviese por objetivo reducir la siniestralidad laboral relacionada con el tráfico? Y el 79 por ciento de los encuestados nos dijo que sí, pero sobre todo, sorprendentemente, una parte muy importante de este 79 por ciento manifestaba que incluso fuera de su horario laboral estaría en disposición de aceptar la formación en este ámbito. Eso nos llamó poderosamente la atención, porque también a veces uno de los reparos que suelen poner los empresarios a la hora de impartir este tipo de formación es que el trabajador siempre lo condiciona a que sea impartida en el horario laboral. Pues parece ser que no, que, según la encuesta, estarían en disposición de hacerlo fuera de horario. Esta es la encuesta que les he mencionado anteriormente y se la voy a detallar un poquito. Les preguntábamos si alguno de ellos había sufrido algún accidente en el ámbito laboral yendo y volviendo al domicilio; el 27 por ciento de ellos nos decía que sí. En cuanto a la medida preventiva, el 75 por ciento nos decía que no, solo un 11 por ciento había recibido algún tipo de curso de formación y normalmente estaba muy circunscrito a aquellas personas que realmente en su puesto de trabajo necesitaban hacer uso del automóvil, como pueden ser conductores de mercancías, visitantes médicos, etcétera. Hay determinados sectores en los cuales parece que las empresas sí se preocupan en este sentido, pero, insisto, siempre bastante vinculado a la utilización del vehículo durante el trabajo, no *in itinere*. El 32 por ciento decía que en horario laboral, pero el 47 por ciento decía que estaría dispuesto a recibir esta formación fuera de ese horario.

Desde mi punto de vista, ante este análisis que habíamos realizado, la metodología que solemos utilizar dentro de R.A.C.E. en la parte de seguridad vial es que inicialmente identificamos un problema, como es el que tenemos encima de la mesa y que antes les he expuesto, hacemos un estudio, hacemos un análisis, vemos cuáles son las causas o el origen de ese problema y evidentemente, proponemos una solución o una batería de soluciones que nosotros entendemos que se pueden implementar para solucionar este problema. ¿Qué hay que hacer fundamentalmente en este caso? Desde nuestro punto de vista, la prevención. ¿Cómo? Informando y

formando a los empleados pero, sobre todo, también a los empresarios.

Esta mañana hacíamos la presentación de una campaña de este tipo, y luego se lo mostraremos, con la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. La consejera de Empleo tomó este problema como algo realmente muy importante para Castilla-La Mancha. Cabe recordar que, aunque ahora ha bajado bastante la actividad en la construcción, Castilla-La Mancha era una comunidad en la que cada día miles de personas residentes en la comarca de La Serena, por ejemplo, se desplazaban a Madrid o a otras zonas a trabajar en la construcción y hacían su jornada laboral de ocho horas más luego unos desplazamientos realmente sorprendentes, cuatro, cinco o seis horas de desplazamiento, ida y vuelta, después de una dura jornada laboral. ¿Qué ocurría en Castilla-La Mancha? Pues que en los últimos años se vio cómo se incrementaba notablemente el número de víctimas por accidentes de tráfico relacionados con el ámbito del trabajo. Ese es el caso de Castilla-La Mancha pero también de otras comunidades. La semana que viene haremos algo parecido en la Comunidad de Madrid, hemos hecho algo en Asturias, y lo que estamos intentando de alguna manera es, como estamos hoy aquí —e insisto, les vuelvo a agradecer su oportunidad—, intentar inicialmente hablar con instituciones, intentar comunicar a las instituciones cuál es desde nuestro punto de vista el problema y cuáles son las posibles soluciones.

¿Qué factores de riesgo podemos identificar muy claros, también a modo de totales? El uso del teléfono móvil. A pesar de que el permiso por puntos lo tiene claramente identificado como una de las denuncias que más formulan los agentes de la autoridad, se sigue hablando mucho por el teléfono móvil, sigue habiendo distracciones. Hay otras distracciones que hemos identificado que parecen un poco folclóricas, pero que son verdad, pintarse, afeitarse dentro del coche, leer el periódico; no es extraño encontrarte en un atasco de una gran ciudad a una persona que se va pintando o a otro que va con una maquinilla de pilas afeitándose. Este tipo de cosas ocurren y suponen una distracción; evidentemente, no guardar la distancia de seguridad, el alcohol, el sueño. Es muy importante la fatiga en los accidentes de trabajo, muy importante. ¿Por qué? Pues como comentaba antes, después de una jornada laboral, a lo mejor en un trabajo que ya requiere de por sí un esfuerzo físico importante, esa persona tiene que volver a su domicilio, en lo que tarda tres o cuatro horas, evidentemente, con un nivel de cansancio muy importante. El cuidado del vehículo, no tener el vehículo en perfecto estado, neumáticos, ITV, los frenos, etcétera, y también el estrés o apurar los tiempos son factores de riesgo.

¿Qué propuesta hacemos? Incorporar estos programas dentro de la cultura de prevención de riesgos laborales, que la propia empresa lo integre en su propia cultura de empresa y crear este plan de sensibilización y formación en contenido de seguridad vial. Estamos en la fase 1,

como les comentaba, involucrando a instituciones, empresas y administraciones. Trabajaremos en la concienciación y formación como parte de nuestra vida cotidiana. Quizá el trabajador sea mucho más receptivo a una formación en este ámbito que en otros ámbitos en materia de prevención de riesgos laborales, porque creo que los trabajadores pueden apreciar que la formación en este ámbito no solamente es laboral, sino que al final, si se le enseña cómo conducir sobre un suelo mojado, cómo conducir sobre nieve, cómo cambiar un neumático con seguridad o cómo poner unas cadenas, evidentemente, la aplicación de esos conocimientos no será solo para el ámbito laboral, que es importante, sino que también en el día a día de su condición de conductor le puede ayudar.

Como siempre, tenemos que ver cuáles son estas ventajas, es decir, el empleador tiene que verlo claro y el empleado también; si no, nos costará inculcarlo. Ventajas para el empleado: una reducción del riesgo de accidente; aplicación de estos conocimientos, como decía, en el ámbito personal y familiar, incluso valor añadido al currículum. Nosotros, luego lo veremos, con la academia que proponemos *on line* también generamos un diploma acreditativo al final, que de alguna manera le puede resultar de utilidad y que le facilita una formación actualizada. ¿Qué ventajas hay para la empresa? En la empresa, en primer lugar, entiendo que el empleador debería considerarlo como algo absolutamente prioritario, porque los datos que antes les he comentado así lo avalan, pero si vamos a circunscribirnos o a ceñirnos al aspecto puramente de ahorro de costes, si fuese ese uno de los objetivos, evidentemente, la reducción del absentismo laboral dentro de su organización es importante; al final, si somos capaces de aminorar el número de accidentes, disminuirá el absentismo por incapacidad y sin duda hará a la empresa más competitiva. Es cierto que estamos también viendo la posibilidad de hablar con compañías aseguradoras, para que las personas que hubiesen recibido un curso de este tipo pudiesen tener algún tipo de bonificación en las primas que pagan a las compañías o los propios empleados a los seguros. Reducción de costes indirectos, como decía, días de baja, reparaciones de vehículos en empresas que utilizan vehículos como medio de distribución y la mejora asimismo de la imagen corporativa de la compañía.

¿Qué hacemos? Yo les quiero poner un ejemplo. Nosotros, evidentemente, lo primero que hicimos fue aplicar esto a nuestra propia organización, hace ya dos años aproximadamente, que fue cuando empezamos a trabajar sobre este ámbito. Lo primero que hicimos fue aplicárnoslo a nosotros mismos, a nuestro grupo de empleados. Nosotros, en el R.A.C.E., en el Real Automóvil Club de España, somos unos 900 empleados y pusimos en marcha este proyecto, dijimos: vamos a hacer una formación primero a nuestro grupo de empleados. ¿Cómo lo hicimos? Hay diversas herramientas. Hay herramientas de comunicación a través

de nuestra Intranet; cada mes hacemos un mensaje especial, coincidiendo también con la época del año en la que es más recomendable: en invierno trabajamos toda la parte de conducción sobre nieve, hielo, cómo poner cadenas, etcétera. En todos los centros de trabajo que tenemos en España, que son más de 50, tenemos unos carteles informativos, tanto para los empleados como para el tráfico, para la gente que pasa por nuestras oficinas; hacemos un *e-mailing* a toda la plantilla cada mes con un consejo determinado, etcétera. También otro aspecto importante: con los vehículos que tenemos de empresa, con las personas que tienen un vehículo de empresa, pusimos en marcha un sistema de análisis aleatorio y sin previo aviso de las condiciones en las que se encuentra el vehículo; primero les informamos de cuáles son las condiciones a las que tenían que llegar. Cada empleado dispone de una tarjeta en la que vienen identificadas las condiciones de tu coche, etcétera, y tú tienes que llevar el vehículo en las condiciones que, cuando te han entregado el vehículo de empresa, tú has firmado; no podemos permitir que un empleado lleve el vehículo con el dibujo de los neumáticos en un estado absolutamente deficiente o que no lleve líquido limpia-parabrisas en caso de lluvia, nieve, etcétera. Y esto, insisto, se hace de manera aleatoria y sin previo aviso, y tanto el empleado como el examinador al final firman un documento de conformidad o no conformidad sobre las condiciones en las que se encuentra el coche. Yo creo que esto ha hecho que realmente todos lo interioricemos de una manera positiva y constructiva y que no sea algo que nos viene impuesto de aquella manera, sino que realmente valoras que tu propia organización, la empresa en la que trabajas, se está preocupando por ti. Para la empresa incluso es más costoso si tienes que sustituir los neumáticos con mayor frecuencia, pero, evidentemente, preferimos eso a tener otras situaciones más desagradables.

Esto es una serie de consejos que nosotros, a través de dípticos o trípticos, hacemos. Por ejemplo, esta mañana en la puesta en marcha de la campaña en Castilla-La Mancha, serán más de 15.000 las empresas a las que nosotros nos vamos a dirigir a través de *e-mailing*, organizaciones sindicales y empresariales, informándoles de todas las posibilidades que tienen a su alcance para poder cumplir con este requisito. El curso en sí mismo que nosotros proponemos por un lado tiene una vertiente *on line*, tiene una vertiente de trabajo, que también es lo que hemos visto cuando hicimos la encuesta; si muchos de los trabajadores estaban en condiciones de realizar esta formación fuera de su horario de trabajo, había que facilitarles la labor y qué mejor manera de hacerlo que a través de un trabajo *on line*. Por otro lado, también va complementado con clases presenciales. Evidentemente, habrá organizaciones en las que tengan un acceso directo a Internet en los puestos de trabajo y dentro de su horario o fuera de su horario puedan hacer un curso de este tipo, pero, evidentemente, un taller de cerrajería de un pequeño pueblo necesitará

otro tipo de formación. Y en ese caso también se contempla esa posibilidad.

Insisto, creo que el trabajo es de todos, que desde luego estar aquí hoy hablando de este tema, como les decía al principio, es muy importante, pero creo que inicialmente a quien más tenemos que convencer en este caso es a las organizaciones empresariales, que realmente sean ellos los que interioricen esto, convencerles de la necesidad de trabajar y de abordar este tema, que no se vea como una carga, que no es una lacra, que no sea un expediente más que hay que cumplir, por si acaso un día tengo una inspección y no me va a salir bien. Yo creo que el ámbito en el que estamos trabajando es algo diferente. No se trata de medidas de higiene en el trabajo, que también están muy bien y que tienen que ser estrictamente cumplidas; considero que es otra cosa totalmente diferente y, con la complicidad de las organizaciones sindicales, que yo creo que están dispuestas a ello, de las instituciones, como pueden ser las comunidades autónomas, las que lo tienen transferido, que son las que tienen competencias en este ámbito, Dirección General de Tráfico, automóviles clubes, etcétera, creo que es el momento de arrancar y de, como les decía al principio de la exposición, intentar de alguna manera trabajar sobre este nicho, que es la única forma de seguir profundizando en el descenso de la siniestralidad.

Por mi parte no quería hacer una exposición muy extensa, sino que, si ustedes tienen cualquier tipo de cuestión o de sugerencia, yo estaría encantado de poderles responder.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Lo que vienen a remarcar básicamente todas las comparecencias es esta necesidad de incorporar en los planes de riesgos laborales el tema de la formación en seguridad vial, es una constante en la mayoría de las comparecencias. Voy a pasar ahora la palabra al señor Souvirón, en nombre del Grupo Popular, para que él también haga su exposición.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Muchas gracias, señor Díaz-Pinés, por su presencia hoy aquí, por dar una nueva muestra de la colaboración del Real Automóvil Club de España en los trabajos en seguridad vial y por el documento que nos deja. La verdad es que están más allá de la teoría, están predicando con el ejemplo, están trabajando en este asunto y una vez más se demuestra que por lo menos en el ámbito de la seguridad vial —ya quisiéramos que en otros ámbitos pasara lo mismo en nuestro país— la sociedad civil va muchas veces por delante de las instituciones y por delante incluso de los gobiernos. Quiero aprovechar también la ocasión de que está aquí el señor Díaz Pinés, como primer ejecutivo que es del Real Automóvil Club de España, para agradecerle el trabajo que históricamente la institución que él dirige técnicamente viene prestando a la seguridad vial en nuestro país desde hace

tanto tiempo. El Real Automóvil Club de España es más que un club de automovilistas que atiende a sus asociados y viene dedicándose de forma pionera, desde hace muchísimo tiempo, repito, a la seguridad vial. Yo creo que es bueno que el agradecimiento del Grupo Parlamentario Popular conste en el «Diario de Sesiones» y esta es una buena ocasión.

El señor Sagardoy, que es una autoridad, como todos sabemos, en derecho laboral, lo dejó muy claro. Se ha hecho la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, ha sido una ley minuciosa al máximo y sin embargo se nos olvidó el tema de la seguridad vial. Y se olvidó el tema de la seguridad vial cuando resulta, como bien ha dicho don Ignacio, que el 40 por ciento de los accidentes de trabajo tienen su origen en el tráfico o en el tránsito de vehículos, sean accidentes *in itinere* o accidentes en misión. Todo ello sin contar a los autónomos o a los funcionarios, porque entonces a lo mejor nos íbamos incluso a un 50 por ciento. Es una cosa que me parece que es tan evidente que nuestro trabajo prácticamente estará hecho; lo que habría que hacer es llevar a la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, sin ninguna duda, la seguridad vial. Lo que pasa es que son malos tiempos para la lírica, las cuentas no están boyantes y es difícil convencer a cualquier empresario de que, cuando le hablamos de que hay que incorporar algo nuevo a su empresa, eso no va a terminar de alguna forma reflejado en su cuenta de resultados; es verdaderamente complicado. Yo pienso que los que lo tenemos tan claro somos los que tenemos que hacer el esfuerzo y lo tenemos que hacer desde aquí, y yo me atrevo a pedir al señor director general del R.A.C.E. que también ellos lo sigan haciendo y que nos echen una mano, porque el tema en este momento me parece que no es fácil. Sé que nos ha llegado en estos días una invitación a unas jornadas que han organizado desde el R.A.C.E. para hablar de este tema, con lo cual yo creo que todos vamos acompasados y sin ninguna duda esto es una prioridad en esta legislatura para todos los que estamos en el mundo de la seguridad vial.

El número de accidentes efectivamente está disminuyendo, mejor dicho, el número de accidentes, no, el número de víctimas de accidentes, pero tendemos demasiado a identificar víctimas con fallecidos y se nos olvidan muchas veces, incluso no tenemos las estadísticas claras, los lesionados medulares, craneoencefálicos o los grandes amputados. Muchas veces, el grado de desarrollo tecnológico hace que a lo mejor no haya víctimas mortales, pero que sí haya un crecimiento de ese número de víctimas, por lo que también le tenemos que prestar una mayor atención. Es muy interesante lo que nos cuenta de que los trabajadores están dispuestos, incluso más allá de su horario laboral, a recibir formación en materia de seguridad vial. Yo creo que eso es una enorme luz de esperanza que se abre en el horizonte, si verdaderamente logramos convencerles, sobre todo a los departamentos de recursos humanos y de prevención de riesgos de las empresas, de que, como bien dice el señor

Díaz-Pinés, al final de todo el proceso lo que se puede producir es una disminución del gasto; porque sin ninguna duda los gastos aparejados al absentismo laboral y a la protección social y todo lo que conllevan los accidentes de tráfico son una carga para las empresas.

No quiero poner ningún punto en la i porque usted ya se lo ha puesto y lo que sí quiero hacer es agradecerle de nuevo su intervención y decirle que vamos a tener muy en cuenta su informe, que sin duda se verá reflejado en el informe final de la Comisión.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Tiene la palabra en nombre del Grupo de Convergència i Unió el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: En primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió quiero dar la bienvenida una vez más en la Comisión de Seguridad Vial al R.A.C.E. y agradecerle no solo su exposición y el informe que nos ha entregado, sino la trayectoria de la institución a la que representa, en lo que es un compromiso directo en dos frentes. Uno, que les es obligado legalmente, ustedes deben defender a sus asociados, a aquellos conductores que son socios, ésta es su misión, si me lo permiten, empresarial; y un segundo frente, que en esta Comisión de Seguridad Vial debemos valorar de manera muy directa y específica, que es la labor que el R.A.C.E. realiza a favor de concienciar a sus asociados en materia de seguridad vial. Y esta es básica.

Hoy nos ha expuesto los aspectos relativos a un tema de crucial importancia, que es el peso que los llamados accidentes *in itinere* tienen dentro del conjunto de accidentes laborales, que es muy importante. Y es muy importante, no lo olvidemos, porque siguen siendo muchos los accidentes de tráfico. A veces, podríamos de alguna manera enorgullecernos todos cuando, al ver el informe que hoy nos aporta el R.A.C.E., podemos ver de qué forma, en la medida en que han ido bajando los accidentes de tráfico, puede realizarse un gráfico sobre vidas salvadas. Bajan los accidentes, se salvan las vidas, pero, no nos engañemos, sigue habiendo mucho trabajo por hacer, nos queda mucho. Y en esa labor lo que deben ser políticas directas de prevención de accidentes de tráfico relacionados con el ámbito de los desplazamientos de los trabajadores es un ámbito esencial. Esta Comisión, de manera muy acertada, ha enfocado sus comparecencias hacia ese objetivo y bueno será tener las conclusiones, conclusiones en las que, como decía ahora el señor Souvirón, vamos a aprovechar también el informe que hoy el R.A.C.E. nos ha entregado, un informe en el que, además de establecer cifras y porcentajes, se explica otro aspecto que entendemos que es de la máxima prioridad y que es que los propios afectados están dispuestos a mejorar sus conocimientos en materia de seguridad vial y, si se les pregunta, en su inmensa mayoría, contestan con un sí incondicional. ¿Está usted dispuesto? Sí. Después hay otro porcentaje también muy

elevado que dice: sí, dentro del horario laboral. Pero el mayoritario es el que dice sí sin cortapisas, quieren una mayor concienciación y formación en materia de educación vial.

Voy a terminar, porque me disculpará el director general del R.A.C.E. —y pido excusas asimismo por la no presencia aquí del señor Olabarriá, porque ambos somos portavoces en la Comisión de Administraciones Públicas y nada más y nada menos que hoy tenemos allí por primera vez al ministro de Política Territorial y vicepresidente tercero del Gobierno, en el mismo momento—, pero tras mi intervención deberé ausentarme porque he intervenido ya en la Comisión de Administraciones Públicas y tengo que recibir la respuesta del ministro. Esto nos pasa a los grupos pequeños, como el PNV o Convergència i Unió, que nos debemos multiplicar en varias comisiones, porque sus titulares somos portavoces en varias a la vez. Por tanto, le pido excusas, como también se las pido al siguiente compareciente, si por lo que sea no podemos estar aquí para seguir el curso de su intervención, pero a ambos sí que desde Convergència i Unió, que somos un grupo que creemos que en materia de seguridad vial, nos hemos implicado mucho desde el inicio, en el sentido de que era necesario hacer políticas de seguridad vial, que era necesario traer la seguridad vial a este Congreso de los Diputados y el mero hecho de haberla traído a este Congreso de los Diputados, con comparecencias como las de hoy, nos parece que ayuda a difundir públicamente mensajes de prevención y que de alguna manera ayudamos también a esas cifras que, por suerte, cada vez son más positivas o, digámoslo de otra manera, menos negativas, porque positivas no lo son nunca; por lo menos tienen ese menor impacto negativo y creo que es una labor de consenso que entre todos hemos podido realizar.

Agradezco de nuevo a don Ignacio Díaz-Pinés su comparecencia, sus explicaciones, le pido excusas por nuestra ausencias, pero repito que son justificadas, es trabajo parlamentario duplicado, y agradezco también al vicepresidente de la Comisión, que en este momento está haciendo de presidente, que haya tenido esa benevolencia también en la organización para dar la palabra y que podamos intervenir cuantos más grupos parlamentarios, mejor.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): En nombre del Grupo Socialista tiene la palabra la señora Álvarez Oteo.

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: Quiero empezar dando las gracias al señor Díaz-Pinés por su amplia exposición, que nos será muy útil cuando tengamos ocasión de revisarla con más detenimiento. Quiero también felicitarle expresamente, y que no suene a elogio gratuito, por toda la trayectoria que el R.A.C.E. viene realizando en favor de la seguridad vial; no en vano ya en 1982 se le otorgó la medalla de oro precisamente por esta trayectoria.

El R.A.C.E. siempre ha tenido una disponibilidad expresa para colaborar con los grupos parlamentarios y para venir las veces que fuera necesario, por lo cual estamos agradecidos; también por su lema genérico: Un conductor formado es un conductor seguro. Creo que a veces hay lemas que, si los reflexionas, ayudan, y ayudan mucho.

Decía un poeta universal al que yo admiro mucho, Antonio Machado: Caminante no hay camino, se hace camino al andar, y no hace muchos años no había mucho camino andado en algunos aspectos en seguridad vial. Fue este Gobierno, junto con todos los grupos parlamentarios, junto con todas las asociaciones, junto con las víctimas de accidentes de tráfico, en general, en conjunto, con los que percibieron que era hora de ponerse a trabajar para no sufrir esa lacra, porque parecía que las córneas de los ciudadanos se habían acostumbrado a sufrir esas víctimas en la carretera, no solamente mortales sino, como se ha dicho, también profundamente lesionados. Ese camino se hizo y, como ya se ha mencionado aquí, lo hemos mencionado muchas veces, nos dotamos de instrumentos como el carné por puntos, como la modificación del Código Penal, como— se culminará ya, porque próximamente regresará del Senado para aprobarse definitivamente— la modificación del procedimiento sancionador; son instrumentos que han sido muy útiles para el objetivo que todos perseguimos, que es disminuir las víctimas mortales. Y, desde luego, han colaborado, como decía antes, todos los ciudadanos, porque han percibido, han interiorizado y han cambiado la actitud y el comportamiento para conseguirlo. También se ha dicho aquí que todo el camino no está recorrido, que todavía tenemos camino que hacer en este aspecto. Ya en su comparecencia del año pasado el ministro, aparte de todas las líneas que nos deben ocupar en nuestro trabajo, se refería concretamente a lo importante que era desarrollar la necesidad de incorporar la cultura de la seguridad vial en nuestras empresas, convenciendo, no obligando, persuadiendo, mentalizando, como también se ha dicho aquí. Este, en definitiva, es el objetivo que, en el bloque de todas las comparecencias que nos han ocupado hasta ahora, estábamos persiguiendo. Pero la verdad es que es muy gratificante escuchar a personas como usted, que ya nos vienen con un trabajo por adelantado; ya eran conscientes, ya habían percibido la necesidad, porque en todas las actuaciones que tiene el R.A.C.E. también tiene cursos de formación para empresas en los que perfectamente hay contenidos que persiguen esta finalidad y que usted nos ha expuesto con tanto acierto.

No me quedan muchas lagunas ni muchas dudas que le pudiera plantear, sí me lo tendré que estudiar después con más detenimiento. También se ha dicho aquí y lo hemos repetido en múltiples ocasiones que efectivamente en 1995 se aprobó la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, que se ha avanzado mucho en la disminución de accidentes laborales, porque hay delegados de prevención, técnicos de prevención, servicios

de prevención, evaluación de riesgos, planes de prevención de empresas, pero cierto es que la seguridad vial se quedó fuera del centro de trabajo, se quedó fuera de la prevención, y por eso es muy importante el recorrido que sigamos haciendo, alternativo y paralelo con otras actuaciones, para seguir disminuyendo las víctimas. En su exposición me ha parecido ver que, desde luego, con esfuerzo y si somos capaces entre todos de situar unidos la prevención de riesgos laborales y la prevención de accidentes de tráfico, se podrían considerar tres niveles de actuación en este ámbito: incorporar la seguridad vial en los planes de formación continua o permanente de los trabajadores, a lo que usted ha hecho alusión; registrar los datos sobre accidentes de tráfico de los trabajadores, fijar objetivos e identificar los accidentes para conseguirlos y, por último, planes de seguridad vial de empresa donde se incluyan programas de gestión de los desplazamientos de los trabajadores; creo que esto es importante. También nos ha dicho que el 40 por ciento de los accidentes de tráfico se produce en la carretera; trabajemos de ahora en adelante para invertir esta cifra.

Espero que tengamos ocasión de encontrarnos en otras comparecencias para ver cómo ha evolucionado y, después de aprender de todas las que hemos tenido, sacar unas conclusiones y hacer una valoración de si realmente caminando seguimos haciendo camino. Creo que esto nos gratificará mucho a todos pero sobre todo a aquellos que más directamente sufren lo que puede suponer un accidente de tráfico laboral cuando realmente no pueden hacerlo de otra manera a la hora de trasladarse a su puesto de trabajo.

No quiero extenderme más, reitero nuestro agradecimiento y le digo que desde nuestro grupo nos tiene a su entera disposición para lo que el R.A.C.E. pueda considerar oportuno.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Doy ahora la palabra al señor Díaz-Pinés, por si quiere agregar alguna cosa sobre las intervenciones de los grupos parlamentarios.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL R.A.C.E.** (Díaz-Pinés Martínez): Muchas gracias, señor Souvirón, por sus palabras, también al señor Jané y a la señora Álvarez, por supuesto, gracias por confiar en nosotros. Nosotros, la entidad a la que yo represento, el Real Automóvil Club de España, es una entidad con más de cien años de historia y dentro de sus propios estatutos, evidentemente, ya hace cien años figuraba como uno de los objetivos a perseguir por el club el fomento de la seguridad vial. Ya hace años hablábamos de esto, cuando eran unos pocos locos casi los que se movían en coche por España, pero ya empezaban a tener sus problemas. Muchas gracias en cualquier caso por la confianza de todos los grupos en nosotros.

Para nosotros, como representantes de los conductores —aquí en España damos servicio a unos 5 millones de

conductores—, es un lujo que exista esta Comisión, ya en la anterior legislatura así lo consideramos, y me parece que es especialmente relevante el hecho de que en el Congreso de los Diputados exista esta Comisión, con carácter no permanente pero que se ocupe y se preocupe de esta lacra social, que hasta hace unos años nadie tenía en cuenta. Al final, era un suelto que salía en algunos periódicos los lunes, en el que te decían las víctimas que había habido en el fin de semana, y poca cosa más. La verdad es que por nosotros, si me puedo erigir ahora en representante de los conductores, tengo que darles las gracias porque es un lujo que entre todos hayamos conseguido lo que hemos conseguido. Sobre una de las cosas que comentaba el señor Souvirón, el coste de los cursos, quiero decir que lo que hemos intentado para de alguna manera salvar esa barrera que nos podían poner los empresarios es conseguir la financiación. Nosotros conseguimos la financiación, a través de la Fundación Tripartita, de todos estos cursos, con lo cual ya no hay excusa, nadie nos podrá decir que es que la empresa tiene que invertir, no gastar. Nosotros les gestionamos a las propias empresas que hacen los cursos la financiación de los mismos.

Con referencia a lo que decía la señora Álvarez, al margen de colaborar con instituciones, también nosotros, en el ámbito de actuación que tenemos, nos dirigimos a grandes empresas que identificamos, con numerosos trabajadores y muchos conductores. Ya hemos formado a más de 17.000 conductores por nuestra cuenta, digamos, a través de convenios con determinadas empresas, que se han anticipado un poco, que lo han visto claro; hemos conseguido darles unos cursos a medida. En ese sentido, nos sentimos orgullosos, porque ya la experiencia está rodada, no es algo nuevo, y si ahora somos capaces de llegar a una gran mayoría de trabajadores, las sinergias ya estarán más que creadas.

Por último, quiero decirles, igual que ustedes me lo han mencionado, que estamos a su entera disposición para todo aquello que pudieran necesitar de nosotros, que para nosotros, insisto, siempre es un lujo poder colaborar, poder estar aquí presentes y que entre todos, como antes decía, la sociedad civil por primera vez, por primera vez que yo sepa, nos hemos podido poner de acuerdo en un objetivo común y en el que todos los ámbitos, empresas, instituciones, automóviles clubes, todos, estamos en la misma sintonía. Eso al final se ve, los resultados ahí están. Y espero, como bien decía la señora Álvarez, que dentro de unos meses podamos volver a venir para explicar no solamente ya lo que son estos planteamientos que estamos iniciando en algunos casos, sino para poder dar resultados, para ver cuánto hemos sido capaces entre todos de reducir la siniestralidad en el ámbito laboral de los accidentes de tráfico.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Muchas gracias, señor Díaz-Pinés, por su comparencia y también, como han manifestado los portavoces, por el

trabajo que el R.A.C.E. hace en favor de la seguridad vial y para salvar vidas.

— **DEL SEÑOR GARRIDO DÍEZ, DE KIDY-FROH, PARA EXPLICAR LAS ACCIONES EMPRENDIDAS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO, ESPECIALMENTE LAS ACCIONES EMPRENDIDAS EN CUANTO A LA SEGURIDAD DE LOS MENORES EN EL TRANSPORTE. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 219/000305.)**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con el trabajo de la Comisión.

Me honro en presentar a una persona que nos va seguramente a realizar aportaciones muy relevantes y, además, un buen amigo. Mikel Garrido es una persona que se ha sensibilizado con lo que constituye en estos momentos el trabajo de esta Comisión, que es la prevención de la siniestralidad laboral por los accidentes *in itinere*, los accidentes en traslado, tanto desde una perspectiva de la seguridad infantil en los autobuses como desde una perspectiva del traslado de los trabajadores que tienen que trasladarse a través de medios de transporte colectivo. Mikel Garrido es una persona que lleva trabajando tiempo, es un investigador, es un especulador, casi un filósofo, me atrevería a decir, de todo este tipo de propuestas y además ha conseguido —no es sólo una especulación de naturaleza teórica— que sean homologados en exclusiva por la Unión Europea algunos de los productos o de las actividades que él nos va a glosar.

Mikel, te agradezco mucho tu participación en los trabajos de esta Comisión y sin más te cedo la palabra.

El señor **GARRIDO DÍEZ**: Señor presidente, señorías, antes de nada, muchas gracias por haber sido invitado a esta Comisión. Perdón si en algún momento me tambalea la lengua, digamos que no estamos especializados en esto.

Primero, vamos a presentarnos un poco. Kidy-Froh, a pesar de su nombre —digamos que cuando se creó estábamos pensando ya en lo que es la internacionalización—, es una empresa española nacida en el año 2004 y especializada sobre todo en el mundo de la seguridad infantil. De lo que nos preocupamos es de eso, de potenciar y aumentar lo que es la seguridad de nuestros hijos, y no solo nos quedamos con presentar sino que también nos embarcamos en la increíble aventura de desarrollar productos. En estos momentos nos hemos convertido, a pesar de nuestra juventud, en un referente europeo en el desarrollo de productos dirigidos a lo que es la seguridad infantil. De hecho, como ejemplo de premios, el año pasado nos dieron el premio al producto más innovador de la Comunidad Económica Europea, de toda Europa, precisamente por el producto del que vengo hoy a hablarles un poco que es la *kidy-bus*.

En relación sobre todo con el tema de los autobuses, yo creo que todos ustedes saben que desde el año 2005 es obligatorio el uso de sistemas de retención infantil en los automóviles particulares. Perfecto, fue algo que yo creo que por todos los que estábamos sensibilizados con el tema de la seguridad infantil se aplaudió, porque todos sabemos que la mayor causa de mortalidad infantil en nuestro entorno viene provocada por los accidentes de tráfico, seguida de los accidentes del hogar. Pero hay una preocupación ahora, con esa sensibilidad que ya tenemos cogida, y es que aproximadamente 7 millones de niños usan de forma habitual o esporádica el autobús como transporte habitual para ir a sus colegios. En Europa estamos hablando de cerca de 62 millones de niños. No existen sistemas de retención infantil adaptados al autobús; en el automóvil particular existen cientos de sistemas, multitud de empresas, que tienen sistemas de retención infantil homologados e incluso, a partir del año 2005, se realizan numerosas campañas de sensibilización tipo: Utilicemos el sistema de retención infantil. Lo cierto es que la demanda de padres y madres es bastante grande. Digamos que en el momento de dejar al niño en el autobús ves que parte el autobús y te quedas un poco pensando. Y ante esa problemática —no sé si alguno de ustedes está en esa tesitura—, ante el miedo, digámoslo así, o la sensibilización de dejar a los niños sueltos en butacas que les quedan grandes —no olvidemos que hoy en día niños de dos años ya están usando el autobús como transporte habitual—, se inventan sistemas que, por supuesto, no están homologados, ni testados, ni certificados; sistemas que, en vez de aumentar la seguridad, lo que hacen es aumentar la peligrosidad, por no estar preparados precisamente para ello. La demanda social es enorme, yo estoy en contacto casi diario con todas las asociaciones de padres y madres de colegios de España, en Bruselas hemos estado presentando todos estos sistemas y la verdad es que la sensibilidad, no solo a nivel español sino a nivel europeo es enorme, y es incomprensible, digamos, para muchos sectores el hecho de que todavía se vaya de esa manera, más allá de informes de especialistas que avalan y exigen la obligatoriedad de sistemas de seguridad infantil en los autobuses. Seguimos ahí en esa pelea.

Si nos vamos a datos, datos ya reales y estadísticas, en España estamos un poco a la cabeza también en el tema de accidentabilidad. En los últimos diez años, en España han muerto 404 personas en accidente de autocar, la cifra más elevada de toda Europa. Si seguimos por accidentabilidad, España es la tercera más elevada de Europa con respecto a los accidentes totales, por detrás de Reino Unido y de Austria, pero cuando se ajusta por kilómetros reunidos, España sigue mostrando los peores índices. Un dato que sí es significativo es que, como todos conocemos, la evolución de víctimas en vehículos particulares está disminuyendo. Magnífico. No es así en autobuses. Es una gráfica que no solo no baja, sino que se mantiene; incluso podemos hablar de subida. Sí es cierto que un solo accidente con equis víctimas hace que

la gráfica suba de forma considerable, pero los ratios y las gráficas ahí están. Un tema también que es interesante, el autobús, por supuesto, es un medio seguro en relación a lo que es el automóvil particular, pero, cuando hablamos de conductores implicados en accidentes por circular a una velocidad inadecuada, en los autobuses la gráfica tiende hacia arriba. Normalmente suelen ser golpes pequeños, golpes tontos, sobre todo en zonas urbanas, pero luego explicaré un poco el porqué de la importancia de este dato, porque en ese pequeño golpe, con cinturón no pasa nada, pero en ese pequeño golpe, suelto, sí pasan cosas.

Lamentablemente, los accidentes existen y un accidente de autobús —ocurre exactamente lo mismo que ocurre con un accidente de avión— es titular de prensa de forma inmediata. Digamos que la sensibilidad de un accidente de autobús, por el número de víctimas o por la siniestrabilidad, hace que sea titular sí o sí de prensa; además, suelen ser bastante dramáticos y bastante escandalosos. Un accidente de autobús es sencillo, más sencillo de lo que pensamos, que ocurra; no olvidemos que los autobuses, por su altura, tienen un centro de gravedad totalmente diferente a lo que es el de un automóvil, lo que, en cualquier circunstancia de movimiento o de intento de evitar cualquier siniestro, hace que su centro de masa, al ser tan elevado, haga que el autobús vuelque de forma inmediata.

Como han podido ver en este accidente grabado por un radar, en ese momento lo que ha salido disparado por delante ha sido el conductor, y en ese momento dentro del autobús todo el mundo ha salido volando, es imposible amarrarse a nada, imposible. El peor de los accidentes, que suele ser además el más habitual, es el vuelco del autobús. Ocurre exactamente lo mismo que en el automóvil particular, por la propia fuerza centrífuga sale primero el cuerpo y después va el vehículo. El hecho de no estar retenido al autobús provoca que los cuerpos salgan despedidos y cuando hay víctimas suele ser normalmente por aplastamiento. ¿Cómo se eliminaría esto? Estando fijo.

No sé si podrán percibir en esta foto que éste es un autobús que ya es antiguo, que por eso se creó el arco de seguridad, en el que las butacas están intactas; sin embargo, en este accidente hubo víctimas. Es imposible quedarse amarrado a cualquier cosa ante un accidente. Esto es un vuelco en un autobús norteamericano, un típico autobús escolar amarillo, en el que seguramente no hubo víctimas. Fue un accidente que, como pueden ver, ocurrió a unos 25 kilómetros por hora y cayendo en un terraplén. Seguramente hubo heridos por los golpes, que es un poco de lo que se habla.

Según datos del RAC y según sus estadísticas y sus estudios, el uso del cinturón de seguridad más un sistema de retención infantil homologado reduciría las lesiones mortales en un 90 por ciento en caso de choque frontal y en más de un 90 por ciento en caso de vuelco. Esto, por supuesto, no solo es aplicable a los niños, es aplicable a todo usuario de un autobús. El autobús es el

medio más utilizado para transporte de trabajadores, es el sistema más utilizado para el transporte de niños para ir al colegio y es el sistema más utilizado, por ejemplo, para excursiones de ancianos, de la tercera edad, etcétera. Luego hablaré un poco de este tema.

Pero si se quiere ir un poco más allá, en Estados Unidos estaban exactamente en la misma pelea de ver si utilizaban sistemas de retención; había los defensores y los que no lo veían tan claro. Entonces hicieron un estudio en el que ya no se hablaba de mortalidad, porque todas las estadísticas hablan siempre de mortalidad; decidieron hacer un estudio de accidentabilidad, es decir, sobre esos niños que en el transporte escolar sufrían algún percance, que requerían ser atendidos en un centro sanitario. Y allí fue donde se llevaron la sorpresa, porque las lesiones en autobús escolar son mucho más numerosas de lo que se pensaba y los datos de siniestralidad entre dos y tres veces mayores de lo que esperaban. El número de niños estadounidenses que se lesiona por accidentes no fatales en el autobús escolar cada año es el doble o el triple que las estimaciones. La verdad es que el informe tiene momentos de dramatismo cuando habla de los tipos de accidentes que hay, porque el grupo de mayores lesiones es el de los niños de 5 a 9 años y en ese grupo las lesiones de cabeza representaban más de la mitad de las lesiones. Especificaba alguna de las lesiones, que casi mejor no comentarlas aquí, pero no olvidemos que la cabeza del niño choca contra zonas duras de un autobús, y las lesiones eran realmente dramáticas en algunas ocasiones.

Esto es un poco lo que dice la ley. Lo cierto es que la ley a día de hoy está un poco en el aire. Las empresas de transporte, los transportistas no saben a qué atenerse, los colegios exactamente lo mismo y las asociaciones de padres y madres exactamente lo mismo, pero destacaría un hecho, que los elementos móviles son de uso obligatorio en todos los casos previstos por la legislación aplicable, independientemente de la fecha de matriculación de los respectivos vehículos; es decir, que si existiera algo homologado que pudiera ser utilizado, debería ser de obligado cumplimiento siempre y en todos los casos previstos. Lo cierto es que a día de hoy un autobús puede tener hasta dieciséis años de antigüedad y ser utilizado como transporte escolar. Lógicamente, un autobús con esos años difícilmente va a contar con ningún tipo de sistema de seguridad, y, además, lo que es más llamativo es que el 90 por ciento de los autobuses empleados en el transporte escolar tienen más de nueve años, los autobuses utilizados para transporte escolar suelen ser normalmente los más antiguos.

El 90 por ciento de los autobuses matriculados antes de 2006 no llevan ningún tipo de cinturón. Como saben, desde octubre de 2007 es obligatorio que todo autobús matriculado a partir de esa fecha lleve incorporado cinturones. La mayoría instalaba cinturones de 2002. Los cinturones de tres puntos están pensados para adultos. Es perfecto porque así todo usuario que utilice ese medio de transporte va a ir seguro, pero son altamente peli-

grosos para los menores de doce años. Como todos conocerán, el niño siempre tiene que ir elevado en el automóvil para evitar que el cinturón le llegue a la altura del cuello, ya que si se pone el cinturón de forma normal y lo tiene a la altura del cuello, ante cualquier frenazo lo que hace es frenar directamente el cinturón en el cuello. Actualmente habrán visto una campaña liderada por Antena 3, Ponle freno, en la que se hablaba de tratar de obligar a que los niños viajaran ya en autobuses con cinturón. Estuve hablando con ellos y precisamente es un tema que hay que relativizar. El hecho de ponerle a un menor directamente un cinturón puede ser más perjudicial que no ponerlo. En la revista *Tráfico*, de la DGT, se habla de que sería mejor con cinturón, por supuesto, pero no es suficiente, por lo que he comentado antes. Un solo cinturón de tres puntos no es suficiente y el de dos puntos tampoco es suficiente, como mostraremos un poco más adelante. Los estudios de los especialistas hacen hincapié exactamente en lo mismo. Por el hecho de no llevar cinturón, en una prueba en Estados Unidos con *dummies* —yo creo que ya están acostumbrados a verlo— chocando a 30 kilómetros por hora, es imposible poder mantenerse. Esto es una campaña que lanzó el año pasado RAC con la empresa Jané en la que se hacía hincapié exactamente en lo mismo, que es necesario que los niños viajen retenidos en el autobús porque salen despedidos ante cualquier circunstancia.

Es difícil conseguir que los niños viajen sentados en su butaca, que los niños estén todos sentaditos sin moverse, etcétera. Estos ratios de los que estamos hablando son de 50 kilómetros por hora, no estamos hablando de grandes velocidades. De hecho, el sistema que luego les quiero comentar, por ejemplo, está siendo altamente utilizado por menores con problemas de movilidad, bien por espina bífida, bien por problemas cerebrales, que es imposible que se mantengan erguidos cuando están sentados. Pues imaginemos eso mismo en un autobús. Imposible, ante cualquier curva se irían hacia los lados. Por eso el sistema de retención infantil incluso para ellos es fundamental.

El cinturón de dos puntos, que está pensado para adultos, para niños tampoco es válido. Miremos este vídeo como ejemplo. Si todos recuerdan, cuando viajamos en avión siempre se habla de que en caso de accidente lo que hay que hacer es poner directamente la cabeza entre las rodillas. ¿Por qué? Porque por mucho que intentes hacer, vas a chocar siempre contra la butaca de enfrente. No olvidemos que las butacas, en este caso de autobuses, están pensadas y diseñadas para adultos. La zona acolchada para un adulto, que es donde golpea con la cabeza, es la zona de respaldo de la butaca de enfrente; en cambio, donde golpea un niño es siempre en el asa, en la mesita, en el cenicero que todavía muchos llevan, y un cinturón de dos puntos no evitaría nunca que la cabeza impactara contra esas rigideces que existen todavía en los autobuses, precisamente porque están pensadas para adultos.

Entonces, si los especialistas hablan de su necesidad, la Administración también lo avala, legalmente existe un poco de laguna pero también se habla de ello, las estadísticas lo corroboran, la demanda social es enorme —yo creo que no hay padre que meta a su hijo en un autobús que no esté preocupado por esto—, ¿qué es lo que faltaba? Pues un poco lo que quiero presentarles, un proyecto en el que nos metimos hace dos años sobre todo ante la demanda que existía, primero como padres y segundo como empresa. Hemos conseguido ser a nivel europeo el primer y único sistema de retención infantil que existe en toda Europa, con el estricto Reglamento 44/04 y válido para butacas de autobús tanto sin cinturones como con cinturones de dos puntos o cinturones de tres puntos, diseñándolo absolutamente desde cero, es decir, no hemos podido coger ni una sola pieza estándar ni nada que existiera en el mercado, haciéndolo absolutamente todo desde cero.

Las primeras pruebas fueron dramáticas. Como pueden ver en este vídeo, ésta fue una de las primeras pruebas que hicimos y nos quedamos sorprendidísimos. Se contaba con unas correas en las que nos habíamos estado casi colgando nosotros, sabíamos que era fortísimo, y en la primera prueba nos quedamos sorprendidos de la fragilidad de este sistema inicial y de la fragilidad de las butacas. Durante las siguientes pruebas fue un tanto de lo mismo, lo que nos sorprendió fue cómo las butacas se doblaban de forma entera. Luego nos dimos cuenta de por qué ocurrían estas cosas. Las butacas de autobuses se homologan a 30 kilómetros por hora, tanto para adultos como para menores. El Reglamento 44/04 nos obligaba a chocar a 50 kilómetros por hora para pasar la homologación. Esa diferencia de 30 a 50 hacía que la fuerza G que ejercía el niño de 25 kilos prácticamente se duplicara. La fuerza que ejercía en el asiento de atrás era de 800 kilogramos, y el conseguir que en 800 kilogramos no se doblaran los respaldos fue un trabajo que nos llevó muchísimo tiempo. Nos sorprendió ver que estas butacas que están viendo aquí, que son butacas que están preparadas para cinturones de seguridad, con un *dummy* de 25 kilos se doblaban de esa manera a 50 kilómetros por hora. Se nos ocurrió pensar qué ocurría cuando chocaba un *dummy* de 90 kilos a 30 kilómetros por hora. Pues funcionaban muy bien las butacas, pero esa diferencia de 30 a 50 es lo que, digamos, nos rompió, hasta que conseguimos que el sistema ejerciera una fuerza exactamente igual hacia atrás para, en primer lugar, evitar que el respaldo fuera hacia delante y, en segundo lugar, retener al niño.

Este fue el producto que conseguimos homologar y pensamos que ya existía algo que cerraba el círculo. Pero no fue así, lamentablemente. En este producto el problema que teníamos era que se cumplía lo que llamamos el efecto multiplicador, es decir, viene muy bien, se instala muy fácilmente en un autobús, pero no olvidemos que un autobús lleva 55 niños y cualquier cosa por 55 hacía que el hecho, por ejemplo, de instalarlo o de almacenarlo fuera un tanto complejo. Entonces, el año pasado

el Servicio Vasco de Salud nos solicitó un sistema para las ambulancias. Resulta que en las ambulancias tenían exactamente el mismo problema que en los autobuses, las camillas estaban preparadas para adultos y nunca podían llevar a un niño, tenían que llevarlo siempre en los brazos del padre o de la madre que iba detrás. Desarrollamos un sistema, de nuevo con su certificación, su homologación y sus normativas, pensado para que las camillas pudieran transportar a un bebé. Y esto nos dio la idea de por qué no hacer un desarrollo parecido, una, digamos, remodelación del sistema que habíamos desarrollado para autobuses. Leyendo el Reglamento 40/04 veíamos que no hablaba en ningún momento, por ejemplo, de la obligatoriedad de usar un sistema elevador. Por eso en estos momentos hemos trabajado en simplificar el producto lo máximo para que esa simplicidad a la hora de instalarlo no supusiera un freno de cara a las empresas de transporte. Como pueden apreciar en la imagen de la derecha, únicamente lleva tres puntos de sujeción y, además, permite poder plegarlo para que de esa manera los trabajadores que vayan a primera hora no tengan que andar quitando el sistema. El sistema queda plegado y puede llevar a adultos. Después, cuando va a transportar niños, simplemente se despliega, se fija a los dos arneses que tiene detrás y queda perfectamente instalado, y posteriormente cuando va a llevar, por ejemplo, a jubilados a una excursión, automáticamente se vuelve a plegar y queda fijado e instalado. De nuevo, la prueba a 50 kilómetros por hora nos permitió probar la consistencia del producto y el juego de fuerzas que ejercíamos, fijándolo sobre todo en la parte posterior. Esto, si están viendo el cronómetro que corre a la derecha, son milisegundos. Yo la primera vez que vi el primer impacto me quedé sorprendido, pensando que es imposible que haya pasado ya, que tiene que ir a 200 kilómetros por hora, no puede ser a 50, pero sí, realmente iba a 50. La seguridad no solo que se ofrece sino que se exige en un automóvil particular, con los mismos niños, en las mismas carreteras, prácticamente a las mismas velocidades, porque el tráfico es más urbano que de larga distancia, prácticamente con los mismos riesgos, es impresionante y, en cambio, en el autocar todas las mañanas millones de niños viajan sin ningún tipo de seguridad. Y sorprende más cuando ves lo que comento, que a un niño de 2 años las piernas no le llegan ni al final del asiento del autobús.

También puede ser una pega el precio. Yo aquí les he puesto un ejemplo un poco por encima. Si vemos los días lectivos que tiene un curso, como por ejemplo el curso 2009-2010 que tiene 176 días, que el número de viajes al año es de 352, que lo que nos exige la ley para este producto es que tiene que tener una vida de diez años, con lo que haríamos 3.520 viajes, y estimamos el producto en 90 euros, estamos hablando de que el coste por viajar seguro es de 2 céntimos de euro por viaje, que suele ser esa moneda que todos vemos en el suelo y no nos agachamos a cogerla. Entonces, esas dos pegas que veíamos en un principio y que nos habían transmitido

con el primer producto, quién lo instala y qué difícil es, han quedado solventadas con este nuevo desarrollo, y esa opción que hablaba de quién lo compra, vemos que también queda un poco solventada con esto.

He tratado de ceñirme a los quince minutos y quedo a la espera de si tienen alguna pregunta o comentario.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Garrido, muy agradecido por sus explicaciones.

Hay dos peticiones de intervención. Por parte del Grupo Popular el señor Landaluce le someterá a su amable interrogatorio.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Bienvenido a la Comisión de Seguridad Vial. Como decía al inicio de su intervención el presidente de la Comisión, es usted fundador de tres empresas dedicadas al desarrollo de nuevas tecnologías y de puericultura, y también al diseño y desarrollo de productos dedicados al área de la seguridad infantil en la cual usted es experto. Le agradecemos que venga a esta Comisión. Sabemos que su actividad laboral y empresarial le acapara buena parte de su tiempo y por ello le agradecemos encarecidamente que acuda a la llamada de esta Comisión y que enriquezca lo que queremos saber en cuanto a conocimientos e inquietudes en el tema de la seguridad vial.

Su responsabilidad y su experiencia al frente de empresas del sector de la seguridad está enfocada, como decía al inicio de su currículum, de una manera muy especial al área de la seguridad infantil, y por ello queremos, lógicamente, que nos diga si hay una diferencia en la seguridad infantil en los automóviles y en los autobuses, porque en su primera intervención de alguna manera así lo hemos visto recogido. También queremos aprovechar su presencia para que nos diga en qué línea entiende usted que debería trabajar la Administración para mejorar y aumentar los niveles de seguridad, así como también saber dónde radican los principales problemas que hoy en día afectan a ésta, según sus criterios, cuáles son esos problemas y también, por supuesto, a su modo de ver y en esta parcela, cuáles son las soluciones.

Por otra parte, como se desprende del trabajo que viene realizando en esta Comisión, el Grupo Parlamentario Popular está preocupado por este tema. De hecho, el diputado Juan Carlos Grau Reinés tiene presentada una proposición no de ley sobre este tema, que espero que debatamos lo antes posible. En concreto proponía en esa proposición no de ley iniciar las consultas necesarias con el sector a fin de estudiar la viabilidad de hacer obligatoria la instalación de cinturones de seguridad de tres puntos con sistema de guiado en todos los asientos de autobuses y autocares dedicados al transporte escolar, y poníamos un plazo de un año, porque las cifras que usted está dando son tremendamente apabullantes, máxime cuando estamos utilizando, como usted decía, los vehículos más antiguos en el transporte escolar, esos autobuses de más de nueve años. Al Grupo Parlamentario

Popular le gustaría conocer qué tipo de acciones llevan a cabo sus empresas entre los trabajadores para mejorar la seguridad vial en el ámbito relacionado con la seguridad laboral, es decir, para mejorar e incrementar los hábitos de los trabajadores en su actividad laboral.

Muchísimas gracias, le agradecemos en nombre del Grupo Parlamentario Popular que esté hoy en esta casa y que nos aporte y nos enriquezca en pro del beneficio de la sociedad en esta área.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Socialista también ha solicitado la palabra doña Mercedes Gámez, que presentará las inquietudes y propuestas que tenga por conveniente.

La señora **GÁMEZ GARCÍA**: Señor Garrido Díez, en primer lugar, quisiera darle la bienvenida en nombre del Grupo Parlamentario Socialista a esta Comisión.

Desde la entrada en vigor de las reformas en materia de tráfico producidas en la presente legislatura, hemos experimentado un progresivo descenso de la siniestralidad vial año tras año, demostrando que nos encontramos en la buena senda de la acción preventiva frente a los traumas generados por los accidentes de tráfico. Desde el punto de vista de la acción preventiva enfocada a niños y niñas, la implantación de la normativa europea del año 2005 ha producido un enorme avance en torno a la protección de los menores, ya que establece la obligatoriedad de uso de sistemas de retención infantil en automóviles para los menores de 12 años o de estatura inferior a metro y medio, lo cual ha propiciado que muchos niños y niñas no sufran graves consecuencias en accidentes de circulación, demostrándose una alta eficiencia de esta normativa europea puesto que se les puso en el centro de la acción preventiva.

En cuanto a la alusión a la seguridad de los menores en los transportes de viajeros y en concreto en el transporte escolar, debemos ser conscientes, por un lado, de que los autobuses y minibuses son estadísticamente los vehículos con la menor siniestralidad en carretera. No obstante, cuando en ellos se producen accidentes de tráfico resultan más significativos por su propia configuración como transporte colectivo de personas. Por este motivo, entendemos que la normativa europea del año 2007 ha supuesto un gran avance para la protección de pasajeros en este tipo de transporte colectivo.

Dado que en su exposición ha hecho una valoración acerca de esta normativa europea de la protección que precisan los menores en los autobuses, por mi parte no tengo nada más que añadir, agradeciéndole nuevamente su presencia en esta Comisión, así como la labor que viene realizando en torno a la seguridad infantil.

El señor **PRESIDENTE**: No habiendo más solicitudes de palabra presentadas, señor Garrido, tiene usted la palabra.

El señor **GARRIDO DÍEZ**: Voy a intentar responder por orden.

La primera diferencia clara entre el automóvil y el autobús es que en el automóvil está todo totalmente normalizado, regulado y perfectamente estudiado y analizado. De hecho, por ejemplo, cuando se quiere homologar un sistema de retención infantil para un coche, para un vehículo particular, se usan ya bancadas estándar, es decir, no se chocan asientos de coche, se utilizan bancadas estándar. ¿Por qué? Porque los coches ya tienen la obligatoriedad de cumplir una serie de normativas. En cambio, cuando hemos querido homologar el producto para butacas de autobús, al no existir una normativa clara sobre las butacas (la única normativa que existía sobre ellas era respecto a su anchura y altura), no hemos podido utilizar nada estándar sino que hemos tenido que chocar butacas reales. Eso nos llevó a la sorpresa que antes he explicado al ver que los respaldos de las butacas directamente se torcían. De hecho, hay ya algunos países, por ejemplo, Canadá, Nueva Zelanda y Australia, que han hecho obligatorio que las butacas de autobuses homologuen a 50 kilómetros por hora, y ninguna butaca española ha podido entrar allí porque no ha cumplido en ningún momento ese primer paso que es poder aguantar los 50 kilómetros por hora.

Como bien comentaba, el autobús tiene baja siniestralidad pero, lamentablemente, siempre hablamos de mortalidad. Yo creo que antes he explicado un poco que cuando hablamos de la accidentabilidad con heridos el autobús destaca muchas veces sobre el coche, porque en el coche ya es obligatorio usar muchos sistemas de retención, usar cinturones, etcétera, en cambio, en el autobús no. Por ello en ratios de mortalidad es bajo en relación al vehículo particular pero en ratios de accidentabilidad es bastante superior. En este sentido, incluso el uso del cinturón no está tan extendido. Yo creo que habrán oído que la mayor queja es que, aun existiendo cinturones de seguridad en el autobús, la gente habitualmente no los utiliza, se sienten seguros en el autobús, cosa que luego se ve que no es tan real.

¿Qué creo yo que faltaría aquí? El Reglamento 44/04, en cuanto a seguridad infantil es el más estricto de todos. De hecho, existen ya en Estados Unidos sistemas de retención infantil dirigidos a los autobuses escolares. Lo que sí es cierto es que en Estados Unidos y en Canadá los autobuses escolares solo se utilizan para transporte escolar, es el típico autobús amarillo que creo que todos conocemos y que vemos en las películas. Pero aquí, sin embargo, no; aquí el autobús es multiusos, digamos, lo mismo transporta niños que adultos, que ancianos, etcétera. Entonces, mientras se mantenga la obligatoriedad de homologar las butacas de autobús a 30 kilómetros por hora, es un poco ilógico que se obligue a que un sistema de retención tenga que ser chocado a 50 kilómetros por hora para ser homologado. Es como si tuviéramos un puente que solo aguanta 30 toneladas y de repente te dicen: Para que te homologue esta grúa de 50 toneladas tiene que pasar por este puente. Y dices: Es que se va a

hundir. Entonces, o te vas a cosas que no son estándar, que es un poco lo que está ocurriendo, por eso no se pueden emplear sistemas del automóvil en los autobuses porque no están preparados para ello, o se dice: Permíteme llevar una grúa de 30 toneladas porque sé que voy a pasar por encima de ese puente.

Como han visto y ya les he comentado, esas butacas son butacas actuales con cinturón de seguridad de tres puntos. La diferencia sobre todo es que mientras en el automóvil los cinturones de seguridad van fijos al chasis, en los autobuses van fijos a la butaca. Entonces, si ese cinturón para homologarlo se choca a 30 kilómetros por hora y la obligatoriedad por el Reglamento 44/04 es chocar a 50 kilómetros por hora, sabes que va a ser harto difícil el poder pasarlo. Las primeras imágenes que han visto eran de un *dummy* de 25 kilos chocando a 50 kilómetros por hora, y ya han visto lo que pasaba con las butacas. Yo creo que todos conocerán también que lo mismo ocurre en los aviones, cuando se levantan y se apoyan en la butaca de enfrente se les van para adelante. No es el objetivo de esas butacas retener y lo mismo ocurría en los autobuses. Creo que sería necesario o adaptarnos a la nueva tendencia que ya se está viendo en varios países de decir que es necesario reforzar las butacas, o exigir que en la homologación de los productos de seguridad infantil se choquen a la velocidad a la que está homologada la butaca. Es absurdo, esa diferencia de 30 a 50 hace que la G se duplique, de 350 kilogramos de fuerza pasamos a casi 800, con lo cual las butacas prácticamente se rompían.

Por otro lado, en Bruselas en estos momentos ya hay dos vertientes. Está la vertiente más radical, se está hablando de que se quiere que en el año 2010 salgan los nuevos estudios que se están haciendo. La posición más radical, que es la misma que se planteó con el automóvil particular en el año 2005, que plantea que si no es posible utilizar sistemas de retención infantil, directamente está prohibido llevar a menores. En 2005, todos aquellos vehículos que no contaban con cinturones de seguridad en la parte trasera directamente ya no podían llevar niños. ¿Por qué? Porque no se podía fijar un sistema de retención. Hay voces en Bruselas que hablan de aplicar lo mismo en autobuses. Esto crearía un cisma enorme en este país porque la mayoría de los autobuses que hoy se utilizan para transporte escolar no tienen ningún tipo de cinturón y pasarían directamente al desguace; no me atrevo a hablar de porcentajes pero sería superior al 60 por ciento.

En relación con la última pregunta que me ha realizado en cuanto a qué hago en mis empresas para potenciar la seguridad laboral y con ello la productividad de la compañía, directamente lo que hago es que no tengan que utilizar ningún medio de locomoción. Cuando creé mis empresas tenía la opción de irme a sitios lejanos, más baratos, centros tecnológicos, etcétera, pero pesó el hecho de que, por ejemplo, la mayoría de los trabajadores o de los empleados pudieran venir andando o en metro. Bilbao es más pequeño que Madrid y se puede

ir andando a muchos sitios. De hecho, aunque sea una empresa de I+D y sea atípico estar en el centro de una ciudad, se abrieron las oficinas en el centro de la ciudad precisamente para eso. El cien por cien de los empleados de mi empresa viajan en metro o van andando, con lo cual no tienen que hacer ningún tipo de desgaste ni en el coche, ni buscar parquin, ni dónde lo aparcen, ni nada de eso. A pesar de que salía más barato irse al extrarradio a un centro tecnológico, muchos de mis empleados no tenían, por ejemplo, carné de conducir, no tenían medio de locomoción para poder dirigirse al trabajo, y esta fue la decisión que tomé.

No sé si en general he respondido a todo o me he dejado algo en el tintero.

El señor **PRESIDENTE:** Si alguno de los portavoces quiere realizar una intervención complementaria o alguna matización, puede hacerlo. Yo haría una a título de presidente de la Comisión de que la pequeñez de Bilbao estaría en condiciones de refutarla, pero, bueno, es un *obiter dicta* que no hace falta que conste en el «Diario de Sesiones» tampoco. ¿Hay alguna pregunta, alguna

duda o alguna inquietud complementaria? **(Pausa.)** Señor Landaluce.

El señor **LANDALUCE CALLEJA:** Quiero agradecer su presencia en nombre del Grupo Parlamentario Popular y creo que en nombre de todos. Seguramente comparecerá de nuevo porque este tema está vivo y tendremos que seguir hablando de él. No podemos permitir esos 404 fallecidos en accidentes de autocar en el año 2008 y los que tenemos ahora mismo tampoco, ya que no está bajando la cifra en el año 2009.

El señor **PRESIDENTE:** Como presidente de la Comisión quería también agradecerle sus aportaciones tecnológicas, que han sido objeto de reconocimiento casi en régimen de exclusiva en la Unión Europea, eso nos honra a todos. Muy agradecido por su intervención, ha sido muy ilustrativa, y esperamos contar con su presencia.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y cinco minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

