



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2009

IX Legislatura

Núm. 408

## NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ROMÁN RUIZ LLAMAS,  
VICEPRESIDENTE PRIMERO

Sesión núm. 12

celebrada el jueves 12 de noviembre de 2009

Página

ORDEN DEL DÍA:

Celebración de las siguientes compareencias:

- Del señor secretario general de Anerva (Palmeiro Fernández), promotor de la proposición no de ley de 15 de junio de 2005, para exponer el grave empeoramiento de la situación del sector empresarial de las Grúas de Auxilio en Carretera. A petición del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 219/000086.) .....

2

	Página
— Del señor presidente de la Asociación Canaria de Empresas de Auxilio en Carretera (Tacoronte Moreno), para exponer el grave empeoramiento de la situación del sector empresarial de las Grúas de Auxilio en Carretera. A petición del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 219/000107.) . . . . .	2
— Del señor delegado en el País Vasco (Echave Gómez), para exponer el grave empeoramiento de la situación del sector empresarial de las Grúas de Auxilio en Carretera. A petición del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 219/000106.) . . . . .	2
— Del señor gerente de Asefma (don Juan José Potti), para que presente el proyecto Fénix, el mayor esfuerzo europeo de investigación y desarrollo para la seguridad en carreteras, en el que participan empresas del sector privado y 15 universidades y organismos públicos de investigación españoles. A petición del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 219/000352.) . . . . .	10
— Del señor decano del Instituto de Empresa (Íñiguez de Onzoño), 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 219/000093.) . . . . .	18
— Del señor director de la Cátedra de Ética Económica y Empresarial de Icade (Fernández Fernández), 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 219/000095.) . . . . .	23

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

**CELEBRACIÓN DE LAS SIGUIENTES COMPARENCIAS:**

- **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE ANERVA (PALMEIRO FERNÁNDEZ), PROMOTOR DE LA PROPOSICIÓN NO DE LEY DE 15 DE JUNIO DE 2005, PARA EXPONER EL GRAVE EMPEORAMIENTO DE LA SITUACIÓN DEL SECTOR EMPRESARIAL DE LAS GRÚAS DE AUXILIO EN CARRETERA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 219/000086.)**
  
- **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN CANARIA DE EMPRESAS DE AUXILIO EN CARRETERA (TACORONTE MORENO), PARA EXPONER EL GRAVE EMPEORAMIENTO DE LA SITUACIÓN DEL SECTOR EMPRESARIAL DE LAS GRÚAS DE AUXILIO EN CARRETERA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 219/000107.)**
  
- **DEL SEÑOR DELEGADO EN EL PAÍS VASCO (ECHAVE GÓMEZ), PARA EXPONER EL GRAVE EMPEORAMIENTO DE LA SITUACIÓN DEL SECTOR EMPRESARIAL DE LAS GRÚAS DE AUXILIO EN CARRETERA.**

**A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 219/000106.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): En primer lugar, quiero dar la bienvenida a don José Antonio Palmeiro Fernández, secretario general de Anerva y promotor de una proposición no de ley en su día, para exponer el tema de las grúas. También nos acompaña don José Luis Tacoronte Moreno, presidente de la Asociación Canaria de Empresas de Auxilio en Carretera, y don Enrique Echave Gómez, delegado en el País Vasco, para exponer la misma problemática en el sector empresarial de las grúas de auxilio en carretera. Esta comparecencia ha sido pedida por el Grupo Parlamentario Vasco. Doy la bienvenida a los tres. Por el mismo orden, tiene la palabra don José Antonio Palmeiro.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE ANERVA** (Palmeiro Fernández): Señor presidente, señorías, esta ponencia que hoy exponemos ha sido previamente consensuada por los tres comparecientes y actuará como ponente don Enrique Echave Gómez. Una vez leída la ponencia quedamos a su entera disposición para las preguntas que nos quieran hacer.

Cedo mi turno de palabra a don Enrique.

El señor **DELEGADO EN EL PAÍS VASCO** (Echave Gómez): Señor presidente, señorías, en nombre del sector empresarial de mercancías y grúas de auxilio en carretera, queremos expresar ante esta Comisión nuestro

más profundo agradecimiento, en especial al presidente, don Emilio Olabarriá, al habernos concedido este honor y gran oportunidad. Del mismo modo, se lo agradecemos a don Jordi Jané, por su constante e incansable apoyo y ánimo a perseverar, así como a los portavoces don Carlos Corcuera y don Federico Souvirón, con los que hemos tenido la oportunidad de departir opiniones, y a todos los presentes que nos permiten exponer ante SS.SS. la grave situación en la que nuestro sector se encuentra.

Los quince minutos previstos para exponer ante esta Comisión nuestra gran problemática son a todas luces insuficientes, pero nos ajustaremos al guión a pesar de lo extenso de las causas y motivos que han llevado a este sector a su actual situación. Por lo tanto, intentaré resumir en solo tres conceptos las principales causas y motivos, con el fin de que todos asumamos nuestra parte de responsabilidad en este asunto. En primer lugar, nos centraremos en el que, a nuestro juicio, es el principal problema de los tres que estimamos como tales y que impide, de forma clara y determinante, el pleno desarrollo de este importante sector empresarial de las llamadas grúas de auxilio en carretera en el marco de la economía de mercado, la seguridad vial y la seguridad ciudadana. A nuestro juicio y de una buena parte del arco parlamentario, como ha quedado recientemente de manifiesto en el Senado, el principal problema que nos impide tal desarrollo es, ni más ni menos, la insistente demanda de regulación específica del sector por sus diferenciadas características, particularidades y peculiaridades dentro de la legislación sobre transporte de mercancías por carretera, en donde legal y jurídicamente estamos encuadrados principalmente, como nuestro propio nombre indica, en la ayuda a la seguridad vial y ciudadana. La ampliamente motorizada sociedad española sabe que esta actividad de medianos y pequeños empresarios y empresarias y autónomos está presente en muchos de sus lances con la vida, ya que en su devenir cotidiano utiliza vehículos a motor o de transporte tanto de mercancías como de viajeros. Para que esta actividad pueda ser ejercida y prestar a la sociedad su gran cometido se precisa, entre otras cosas, disponer de unos vehículos construidos y equipados específicamente, así como de permisos y demás autorizaciones administrativas que, en este caso, se reducen principalmente a la autorización del transporte de mercancías, que coloquialmente denominamos tarjetas de transporte, exigible como condición indispensable e imprescindible para poder ejercer ese cometido. Está bien definido, pues, que somos empresarios y empresarias transportistas, aunque muy diferenciados, tanto en vehículos como en especialidad, de los demás modos de transporte, algunos de ellos incluso regulados específicamente como el transporte de mercancías peligrosas, el de animales vivos o el de mudanzas, con lo cual contamos con antecedentes.

Estas empresas y vehículos, para que puedan obtener una cuota de calidad efectiva, precisan de un personal laboral cualificado, no solo en la conducción y manejo de los complejos equipos con los que estos vehículos

van equipados, sino que además tienen que estar debidamente formados en otros campos y áreas no menos importantes para este fin, como pueden ser las normas y comportamientos en materia de seguridad, en materia de asistencia médica básica o, la no menos importante, de atención al cliente, como base principal para preservar el sello de calidad que se pretende dar, así como los derechos de los consumidores de nuestros especiales servicios de auxilio, lo que evidentemente requiere costosos cursos de formación. No olvidemos nunca que en infinidad de ocasiones es la grúa quien llega antes que la autoridad al lugar del incidente y, por eso, tenemos que saber cómo afrontar y resolver situaciones difíciles y peligrosas. Hasta el día de hoy, y salvo en raras ocasiones, la actuación de las distintas administraciones nacionales y autonómicas ante las continuadas demandas de regulación del sector, exceptuando a la Comunidad de Canarias —que sí lo ha hecho—, la tenemos que calificar de deprimente e inexplicable, toda vez que no se sabe, pero se sospecha, que existen ciertos intereses ocultos que nos encontramos día tras día desde hace doce años como justificación de oposición y negativa, siempre injustificada a nuestro entender, a regular nuestro sector, y que se sitúan muy por encima del bien general de la seguridad vial y ciudadana, así como del entorno social, familiar y económico de los trabajadores, de los empresarios, de las empresarias y autónomos que la ejercen. Ni que decir tiene que, a nuestro juicio, esta carencia de regulación es un detonante altamente explosivo que fomenta el gran y no menos importante problema que condiciona la lamentable situación del sector, y me explico.

El segundo y gran problema que sufre y padece nuestro sector es debido al efecto del primero de los problemas expuestos y que lo representan nuestros principales clientes, las denominadas compañías aseguradoras y compañías de asistencia en viaje, toda vez que, ante el ya expresado vacío de legislación del sector, hacen una interpretación y ejercicio abusivo del uso de su constatada posición de dominio de este mercado para marcar su territorio y sin ningún control imponer sus leoninos contratos de adhesión donde las condiciones, tanto en materia de tarifas como de prestación de servicios, las impone solo una parte, quedando la otra, o sea, nuestro sector, como un mero servidor obligado a firmar y a cumplir tales contratos si quiere trabajar.

El tercer problema lo representa la irresponsabilidad del propio sector en su conjunto. Con ello queremos asumir nuestra parte de culpa, aunque en la mayoría de los casos esa culpa estaba hasta cierto punto más que justificada toda vez que, como se puede demostrar por los medios de comunicación y otros medios, con las más brutales represalias ejercidas contra el sector, después de los paros técnicos que recordarán del año 2004 y 2005, no podemos luchar sin perecer en el empeño contra quienes incomprensiblemente, con la complicidad de las administraciones que nos afectan, monopolizan el sector y nos suministran el trabajo. Resumiendo, señorías, cual-

quier sector debidamente regulado es un sector vacunado y, por lo tanto, con suficientes defensas para no sentirse dominado por ningún poder económico que utilice sus servicios o productos. Por lo tanto, queremos terminar con la situación que hoy una vez más se denuncia. La solución pasa sin disculpa alguna por una regulación específica del sector en donde proceda, toda vez que son cuatro los ministerios o, en su caso, consejerías y direcciones generales, las que muy directamente nos afectan y son las que pueden hacerlo. Señorías, lo bueno de todo esto es que no tenemos que rompernos la cabeza ni perder el tiempo en estudiar y diseñar un nuevo proyecto de una regulación del sector porque ya está todo hecho. Solo falta una verdadera voluntad de implicación política para poderlo llevar a efecto y abandonar los proteccionismos latentes dirigidos hacia los grandes poderes económicos, aseguradoras y compañías de asistencia que, como hemos dicho, abusan de su poder y de los vacíos legales en esta materia. En España tenemos y disponemos de ella como único y gran ejemplo: la Ley 13/2007, de ordenación del transporte de mercancías por carretera de Canarias, donde dentro de sus competencias en materia de transporte, respetando la normativa nacional de transporte y cumpliendo los criterios de convergencia con la política común de transporte de la Unión Europea, ha regulado de forma específica a nuestro sector, denominándolo transporte de auxilio y rescate. Tal regulación se contempla en la sección 8, artículo 79 de la mencionada ley, lo que sin duda rompe todos los esquemas, argumentos y demás artimañas esgrimidos y empleados en la Península para no regularlos.

A tal efecto, y como un intento más de que el Gobierno moviera ficha, se aprobó la proposición no de ley del 15 de junio de 2005, incumplida por el Gobierno, y que, con muy buen criterio por parte de CiU y PNV, se intentó hacer cumplir, introduciendo, como SS.SS. saben, tres enmiendas a la Ley del Contrato de Transporte que fueron aprobadas por mayoría en el Senado para ser irracionalmente rechazadas en el Congreso el pasado día 29 de octubre, en un hecho para nosotros inesperado y que de no haberse producido hoy podríamos decir que se habría dado un enorme paso hacia la demandada regulación, el cumplimiento de la proposición no de ley, y solucionar gran parte de nuestra problemática en los apartados segundo y tercero. Es evidente, señorías, que alguien muy poderoso no quiere que este sector se regule porque sus efectos más inmediatos para nuestros principales clientes serían la pérdida de unas prestaciones de servicios en régimen de dependencia muy baratos y por debajo de nuestros propios costes de producción, dumpin, o sea, a pérdidas, pero engordando los beneficios de nuestros clientes, repito, las aseguradoras y compañías de asistencia. Sin embargo, cumpliendo sus promesas y aunque de forma muy lenta y no exenta de presión, la propia Dirección General de Tráfico, con el importante apoyo y consenso de la Dirección General de Industria, al parecer mucho más sensibilizadas con la problemática, han comprendido como

nadie que las empresas de grúas de auxilio en carretera son una parte imprescindible y complementaria dentro del organigrama de los medios existentes de auxilio, como las ambulancias y bomberos, cada uno en su sitio y muchas veces trabajando en equipo.

Hace casi un año, y dentro de sus competencias, se elaboró y presentó un proyecto de reforma del reglamento general de vehículos, en el cual se añade un nuevo concepto referido al auxilio en carretera. Ese proyecto se discutió con el sector y felizmente se llegó a consolidar un amplio acuerdo que ahora está en un proceso de trámite preparlamentario, que, por cierto y a nuestro juicio, está muy ralentizado o casi parado y aprovechamos esta ocasión para pedir a SS.SS. que se interesen por ello de forma especial como un paso más hacia la rápida regulación. Es evidente que todavía nos hace falta algo más y además muy importante si pretendemos cerrar el círculo, y ese algo es la participación positiva de la Dirección General de Transportes del Ministerio de Fomento; sin olvidarnos del Ministerio de Justicia, que debería dar marcha atrás o conjuntamente con el Ministerio de Fomento, dignarse a promover una orden ministerial que rectificara el tremendo error de la ilícita e irresponsable exclusión del sector de la recién aprobada Ley del Contrato de Transporte, el pasado 29 de octubre, en esta Cámara.

Con todo el trabajo ya realizado, señorías, la regulación del sector, añadiendo los flecos que siempre quedan y no por ello menos importantes como la señalización e identificación específica de nuestras grúas con un único color, todo ello imprescindible, habría alcanzado un grado muy satisfactorio y próximo a su total regulación y, en definitiva, lograríamos certificar nuestro sello de identidad y seguridad del servicio que los ciudadanos y ciudadanas necesitan y sabrían apreciar en su justa medida como una sólida y firme garantía de que en todo momento van a ser atendidos, atendidas y auxiliados por verdaderos profesionales. Como referencia bastaría simplemente con copiar de nuestros socios comunitarios alemanes, que tienen muchos años de experiencia, más que nosotros, en este sentido para poder ver y comprobar que sus autobahn están atendidas constantemente, 365 días y 24 horas al día, por una muy organizada —y nunca mejor dicho— red de auxilio en carretera denominada ADAC la cual, con la excelente colaboración de sus autoridades en materia de tráfico, protección civil y seguridad vial así como su específica identificación y color unitario de sus vehículos, indica en todo momento a los ciudadanos que están esperando un auxilio y que quien acude es el profesional de auxilio en carretera. Del mismo modo que cuando estos vehículos están trabajando en las carreteras, debido a esta identificación, los usuarios y usuarias de las vías saben que el obstáculo que divisan es una grúa y no, por ejemplo, un tractor agrícola o una máquina de obras públicas; y ese, señorías, es uno de los aspectos más demandados e importantes de la regulación que este sector necesita.

Con esto, señorías, daríamos un fuerte empujón a la prevención de riesgos laborales del sector en relación con la seguridad vial, debido precisamente a que una identificación bien visible amortigua en gran medida los riesgos, máxime si tenemos en cuenta que nuestros vehículos grúa y nuestros empleados no trabajan en recintos cerrados sino en vías urbanas e interurbanas, arcenes y cunetas —cuando los hay—, y en condiciones de climatología o visibilidad muchas veces adversas, con lo que es todavía más preocupante, si cabe, sin la ayuda de las autoridades de tráfico encargadas de la vigilancia y control de las carreteras que nos pudieran proteger y ayudar con su presencia en la regulación del tráfico. Señorías, deben saber que en nuestra actividad, por desgracia, también tenemos víctimas, con muertos y heridos, y que algunas de ellas se podrían haber evitado: operarios de grúas, incluso nuestros propios padres e hijos en demasiadas ocasiones; automovilistas a los que en esos momentos se está auxiliando, sin olvidar por supuesto a muchos agentes de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, que por las mismas circunstancias han perdido la vida o se encuentran con graves secuelas de por vida. Señorías, esto es mucho más serio de lo que parece y, en contra de la frivolidad con que muchas veces se pretenden disculpar estos lamentables hechos, en la mayoría de estos casos las causas son debidas a una mala o muy mala señalización de la situación del riesgo existente que provoca en una carretera un simple automóvil, aunque solo esté averiado, y no digamos cuando esté accidentado o se trata de un camión o un autobús.

Señorías, hay mucho y bueno pendiente por hacer. En este sentido, a nuestro juicio, las administraciones debieran dejar hacer cuando hay un sector como el nuestro que puede hacer y mucho por las diferentes iniciativas que a nivel estatal o autonómico se adopten o se vayan a adoptar en un futuro. Creemos interesante que seamos tenidos en cuenta, porque de lo que se trata es de evitar riesgos inútiles y, desgraciadamente, esos riesgos a veces se traducen en víctimas. A partir de ahí, señorías, si no ponemos remedio a lo que hoy hemos tratado caminamos hacia la destrucción de un gran tejido empresarial de servicio y de auxilio que podría ser pero que se está muriendo. Insistimos en que esta situación tiene arreglo y además inmediato, basta con que alguien en esta Comisión de Seguridad Vial y en los diferentes parlamentos de las diecisiete comunidades autónomas hagan suya esta responsabilidad haciendo mover el asiento a quien corresponda y simplemente asumiendo los cambios que se mencionan y precisan. Solo sería necesario, por ejemplo, el dictado de una orden FOM, del Ministerio de Fomento, que corrigiera su tremendo error en la mencionada Ley del Contrato de Transporte. Señorías, nuestra pregunta es: Si en la Comunidad Autónoma de Canarias, con las mismas normativas nacionales y siguiendo la Carta de Seguridad Vial de la Unión Europea se ha podido, ¿por qué en la Península y en Baleares no se puede? ¿Qué interés, si es que lo hay, lo impide? Queremos una respuesta. Señorías, estúdienlo

con detenimiento y rapidez y pongan algo en la balanza que les corresponde, sin olvidar que también ustedes son usuarios y usuarias de la vía; por lo tanto, tal vez algún día se vean necesitados de los servicios de auxilio en carretera, cosa que nosotros estaremos dispuestos a dar. Por eso les pedimos a ustedes que insten al Gobierno a darnos una solución.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Echave, por su exposición sobre las características del sector y su problemática.

Tiene la palabra don Emilio Olabarría en nombre del Grupo Parlamentario Vasco, que ha pedido la comparecencia.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ:** Señor Echave —y señores que le acompañan—, gracias por su comparecencia, por haber tenido la amabilidad de explicar la problemática del sector con tanta precisión y lucidez, aunque personalmente ya había tenido la oportunidad de mantener una interlocución con ustedes y algunas de las cuestiones aquí glosadas por ustedes ya las conocía. Estamos, en primer lugar, ante un problema grave de regulación. Paradójicamente solo una comunidad autónoma ha optado por regular una materia con tantas aristas y tan problemática, pero sobre todo que afecta de forma tan universal a los conductores, que somos todos los ciudadanos. No hay actividad más universal que la conducción o el transporte y el traslado. No es concebible que una persona en este momento no tenga que trasladarse de un punto geográfico a otro utilizando un vehículo de motor, cualquiera que sean sus características. Y esta desregulación es particularmente preocupante en tanto en cuanto ya está requerida por una proposición no de ley. De todas formas, con relación a las proposiciones no de ley voy a hacer con prudencia una reflexión *obiter dicta* sobre esta benemérita figura. Mire, estoy esperando que se cumplan dos proposiciones no de ley presentadas por mi grupo parlamentario, una hace ocho años y otra hace seis. El problema de las proposiciones no de ley es que con naturaleza imperativa comprometen al Gobierno pero no en su dimensión cronológica o temporal. Es decir, el Gobierno las tendrá que cumplir pero cuando considere que incurre en las circunstancias adecuadas. Me he preocupado en hacer un expurgo del porcentaje de cumplimiento de las proposiciones no de ley desde el inicio de la transición democrática y las cumplidas no llegan al 17 por ciento. Esto es, para ninguno de los gobiernos con los que hemos convivido parece que concurren nunca las circunstancias adecuadas para el cumplimiento de esta proposición. No les voy a hacer una apología de la indefensión que provocan estas proposiciones no de ley. Seguramente si alguna vez en esta institución se aborda la reforma del reglamento definitivamente, habrá que replantearse aquí el valor jurídico y de compromiso que, en relación al Gobierno al que se ha instado siempre, tienen este tipo

de iniciativas legislativas y de normas que se aprueban en sede parlamentaria.

En segundo lugar, en cuanto al tema de la regulación ustedes lo han dicho bien, se ha perdido una gran oportunidad porque acabamos de tramitar la Ley del Contrato del Transporte Terrestre. Yo he sido uno de los ponentes y he intentado incorporar la problemática del sector a través de enmiendas de mi grupo, lo ha hecho también el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y no sé si por los intereses ocultos, que con poca sutileza ustedes han identificado perfectamente —y se lo agradezco—, no han podido penetrar y formar parte del contenido material de la ley. Una gran oportunidad perdida para el gran problema que a ustedes les afecta, que es el de la regulación del sector, salvo en la comunidad referida de Canarias.

No sé si existen otros problemas, pero me da la impresión de que las compañías de seguros tienen capacidad de interlocución, y no nos vamos a engañar ni a realizar reflexiones buenistas o utópicas en una Comisión de estas características donde todos sabemos, lato sensu, qué ocurre en el sector. De todas formas también las compañías de seguros —algunas por lo menos— tienen problemas de otra naturaleza. En este momento, sin perjuicio de los problemas que dimanan ya de su competitividad en una situación de crisis económica compleja, y que afecta particularmente al sector financiero en su dimensión más amplia, tienen otro problema que les afecta y que es la incorporación al Estado español, como saben ustedes, de la Directiva de Servicios y de esos paradigmas del derecho comunitario que esta directiva incorpora de libertad de circulación y libertad de establecimiento, de actividades que incluso llegan a afectar al seguro. Pero estos son problemas que afectan a las compañías de seguros, y cuando ellas comparezcan ellas los glosarán, ellas los comentarán. Por lo pronto, la impresión que tenemos de su locución es que este es uno de los obstáculos para que la regulación del sector se esté produciendo de forma adecuada, e incluso inadecuada, que se esté materialmente produciendo. Tomamos buena nota de las conclusiones, y dentro de la capacidad de invocación o de requerimiento de esta Comisión me comprometo a hacer valer esta pretensión tan legítima, y en la medida de mis posibilidades —ahí ya no me atrevo a hacer una reflexión tan optimista ni tan buenista— intentar remover estos obstáculos a los que ustedes con tanta claridad se han referido. No es fácil remover determinados intereses corporativos cuando estos tienen la dimensión financiera que caracteriza a las compañías a las que nos estamos refiriendo.

Se perdió la oportunidad del contrato de transporte terrestre, vamos a buscar otra oportunidad. Creo que si ustedes nos ayudan existe la posibilidad de que incluso desde la oposición se inste al Gobierno a que se sensibilice con las competencias reglamentarias del Ministerio de Fomento o con una actuación del Ministerio de Justicia. Tengo la convicción de que esto solo se podría arreglar mediante su incorporación a las leyes de segu-

ridad vial vigentes, y si no en estas, en una legislación específica que podría articularse mediante la presentación de un proyecto de ley por el Gobierno o de una proposición de ley presentada por los grupos de la oposición, que en estos momentos podría prosperar si los grupos de la oposición fuéramos capaces de concitar el consenso que ustedes nos requieren. Por mi parte solo quiero decirles que, en relación con ese consenso que ustedes nos requieren, van a contar con nuestra colaboración incondicional. La regulación dimanante de este consenso será buena, será mejor o será peor, lo que no es posible es convivir con una falta de regulación en un sector tan relevante para la seguridad en nuestras carreteras, para la propia circulación como el que ustedes representan. Cuentan por tanto con nuestra adhesión a su causa, participamos de su argumentario. Estamos hablando en este contexto de honestidad intelectual, y evidentemente tengo la misma impresión que ustedes en cuanto a los obstáculos que materialmente impiden la regulación del sector, y desde luego saben que conmigo tienen un colaborador fiel para que el sector tenga la regulación, y sobre todo que no se vuelva a producir esa situación precisamente por falta de regulación y por lo deletéreo de sus funciones que no están consignadas ni identificadas en ningún sitio. Pero no solo es necesario hacer referencia a la recuperación de un vehículo siniestrado y llevarlo a determinado lugar, hace falta también aquí implementar actuaciones formativas que hagan referencia desde a una asistencia inicial al siniestrado, al accidentado, hasta otro tipo de actuaciones que no están glosadas ni identificadas por el ordenamiento jurídico en ningún sitio; se hace referencia a la buena, mayor o peor profesionalidad de la persona que en ese momento vaya a realizar la actuación, pero una cosa es pensar que el sector está técnicamente preparado, pero también hay que pensar que no será así en la totalidad de las ocasiones desafortunadamente, precisamente porque no hay ninguna regulación que mandate a ello. Esta perspectiva es otro argumento más a añadir a la necesidad, ya imperiosa y urgente, de que exista una regulación adecuada que impida entre otras cosas que ustedes tengan que recurrir a medidas de presión como las que se han vivido en otros años, y que han sido aquí indicadas.

Por tanto nuestra adhesión a sus peticiones, nuestra identificación absoluta con su argumentario, y tienen aquí un valedor en la medida de las posibilidades de un grupo de los denominados minoritarios, que es una expresión con una cierta connotación que no nos termina de agradar, pero que es real en cuanto a nuestra dimensión cuantitativa. Saben que van a poder contar con nosotros.

El señor **VIPRESIDENTE**: Le doy la palabra a doña Ana Torme por el Grupo Parlamentario Popular.

La señora **TORME PARDO**: En primer lugar quiero darles la bienvenida a esta Comisión, y agradecer y poner de relieve el hecho positivo del trabajo previo que ustedes

han hecho. Es un paso importante que vengan aquí tres comparecientes, con una comparecencia consensuada y conjunta, ya que nos facilita a todos el trabajo y da muestras de la unidad del sector en cuanto al análisis de los problemas que existen, que ustedes los han expuesto con mucha claridad: falta de regulación y necesidad imperiosa de que se acometa esa regulación, problemas con aseguradoras o incluso la propia responsabilidad en algunos casos de la que ustedes también aquí han querido dejar constancia. Quiero darles la enhorabuena porque cuando se viene con ese diagnóstico hecho en común no solo de los problemas, sino también de las posibles soluciones, nos permite avanzar con más facilidad a los miembros de la Comisión.

Quiero continuar con las últimas palabras de su intervención. Don Enrique Echave decía que queda mucho y bueno pendiente por hacer. Tampoco han dado una imagen del todo pesimista, aunque lamentan algunas ocasiones que se han podido perder. Pero ustedes aquí nos señalaban que confiaban en la actuación de la Comisión de Seguridad Vial. El anterior portavoz que ha intervenido, el señor Olabarría, se ha comprometido a su esfuerzo y además apela también al consenso con que se suele trabajar en esta Comisión de Seguridad Vial, donde desde luego concienciación con las necesidades en materia de seguridad vial no falta, y ganas de trabajar y de seguir mejorando hay muchas por parte de todos los grupos parlamentarios. Por tanto les pido que confíen en el buen hacer de esta Comisión de Seguridad Vial, y les agradeceremos lo que antes del inicio de estas comparecencias también nos mencionaban, que iban a hacer una comparecencia consensuada breve, pero que tienen dossieres y muchos documentos con todo el análisis de los problemas del sector y las posibles soluciones. Les rogaría que nos los remitieran, no solo porque consta en los archivos y en las conclusiones que elabore esta Comisión de Seguridad Vial, sino para darles también los trabajos a los que el propio señor Olabarría se comprometía.

Cauces y vías para poder acometer esa regulación u otras posibles soluciones de los problemas que existen los hay, y ustedes mismos hablaban del reglamento de vehículos que está en fase de preparación en la DGT, y que ya por lo que ustedes conocen contempla algunas de las soluciones que están demandando. Ahí hay una oportunidad que está en marcha, que está abierta, y que es posible que sea el medio adecuado para abordar estas soluciones.

Antes de concluir les quería hacer una pregunta. Puesto que en esa proposición no de ley de la que también ustedes fueron proponentes, en concreto el señor Palmeiro contó con el respaldo de los distintos grupos presentes en esta Comisión, uno de los puntos será apoyar las reuniones del grupo de trabajo sobre auxilio en carretera, en el seno del Consejo Superior de Seguridad Vial. Por tanto me gustaría que nos pudieran informar de cómo han sido esas reuniones, de la eficacia que han tenido, y de si a lo mejor precisamente esos

trabajos son los que se están plasmando ahora en el reglamento del vehículo.

Les reitero que tengan la confianza, como ustedes han expuesto antes en esta Comisión de Seguridad Vial, en que nosotros desde luego creemos que el sector tiene muchísima importancia, y hechos como los que ustedes nos han expuesto aquí de riesgos laborales que se pueden plantear precisamente por esa desregulación nos preocupan, y queremos contribuir a que se solucionen.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Tiene la palabra la señora Álvarez en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

La señora **ÁLVAREZ OTEO:** En primer lugar pido disculpas por la ausencia de don Carlos Corcuera, que no ha podido venir por motivos total y absolutamente ajenos a su voluntad. Después me gustaría felicitar y agradecer la presencia de los comparecientes, y en nombre de don Enrique, el portavoz, a todos los demás por el hecho de que hayan venido a ilustrarnos a esta Comisión de Seguridad Vial.

Me gustaría empezar con una palabra que he oído a los que me han precedido que es consenso. Desde luego si por algo se ha caracterizado la Comisión de Seguridad Vial es por intentar entre todos los grupos políticos superar de alguna manera, entre comillas, situaciones partidarias o de partidismo y objetivos concretos que nos ocupan, como disminuir la violencia vial en nuestras carreteras, y en consecuencia las víctimas. A día de hoy podemos hablar de unos buenos resultados: de casi 4.000 víctimas en 2004 se ha descendido a casi 2.000. Creo que es un dato para que cada uno saque su reflexión, sabiendo perfectamente que queda mucho camino por recorrer.

Dentro del agradecimiento que le reitero, le tengo que decir que hay unas palabras que ha repetido y que yo desde luego no comparto: los intereses ocultos que pueda haber. En esta Comisión yo no detecto ningún interés oculto que no sea el interés prioritario del Gobierno por llegar a los resultados de los que hemos hablado, a los que sin duda alguna ustedes también contribuyen de una manera muy eficaz. Ha empezado aludiendo al primer problema de la regulación, y haciendo alusión a la proposición no de ley que se aprobó en 2005 y el grado de cumplimiento de la misma, al que también se refería el señor Olabarría. Efectivamente se aprobó una transaccional, por consenso de todos los grupos, proponiendo fundamentalmente que se estudiase la posibilidad de introducir cambios legislativos tendentes a regular esta modalidad de transporte, sin indicar en qué norma jurídica se han reproducir esos cambios normativos. Ustedes en aquel momento dijeron que no consideraban que sus intereses estuvieran concretados en esa normativa de 1987. Es difícil en una ley general del transporte hacer especificidad de un sector concreto; era complicado entonces y es complicado ahora. Pero entiendo que en la nueva ley que se aprobó recientemente, por unani-

midad en el Congreso, la adicional cuarta que vino del Senado es un paso adelante para ustedes; esa regulación les favorece y hay que leer detenidamente lo que significa, y después sin duda alguna darle contenido. Aunque insisto en que estaremos siempre muy agradecidos de que nos informen sobre todo lo que tenga que ver con la seguridad vial, muchos de los que estamos aquí no hemos sido ponentes en la ley de transportes de mercancías porque no corresponde a la competencia de esta Comisión de Seguridad Vial. No obstante, insisto, somos sensibles al tema.

En cuanto al segundo problema que usted ha mencionado, el de las compañías aseguradoras, la verdad es que las circunstancias no han cambiado mucho y es difícil que cambien, porque es un conflicto que se presenta entre servicios que tienen como eslabón la cadena del conductor tomador del seguro, es decir, un conflicto que se desenvuelve en el contexto jurídico y económico que conforma el sistema de mercado y la libertad de empresa. A los ojos de este grupo parlamentario se hace necesario analizar la problemática, por supuesto que sí, pero mostrando el más absoluto respeto al derecho de las partes a la libre negociación, y a establecer las recíprocas negociaciones y contraprestaciones por los servicios prestados. Saben ustedes que los precios no están regulados, luego la intromisión de la Administración no es posible en este problema de las aseguradoras que ustedes han mencionado. Por supuesto en todo lo que sea mejorar, en todo lo que incida en la seguridad vial, en todo lo que usted ha relatado a nosotros nos tendrá de aliados, tanto al grupo parlamentario que apoya al Gobierno como sin duda alguna al Gobierno, respetando siempre, como no puede ser de otra manera, las decisiones del Parlamento, porque eso es lo que nos corresponde.

Otro tema que me ha interesado y que usted ha mencionado —puesto que no deja de ser el objetivo y el hilo que nos ha ocupado durante este periodo de sesiones—, que nos preocupaba mucho y queremos trabajar en él, es la prevención de riesgos laborales en la empresa y todas las medidas que se pueden tomar para acometer este nuevo reto, y evitar los accidentes *in itinere* o en misión, porque es en estos en los que ustedes realmente están inmersos. Usted ha dicho que tenían detectados víctimas y accidentes importantes dentro de su sector, por realizar el trabajo que realizan en misión. Me gustaría preguntarle si tienen datos concretos que nos puedan facilitar para saber de qué estamos hablando, el número de víctimas y heridos de su sector, porque ustedes son tres, pero son diecisiete las comunidades autónomas con compañeros que también tienen la misma problemática, y por otra parte quisiéramos saber si se han planteado hacer algún trabajo dentro de riesgos laborales en seguridad vial para sus asociados, trabajadores, y gente que día a día tiene que realizar un trabajo tan importante, tan necesario y tan útil para la seguridad vial, que sin duda necesita de sus servicios.

Concluyo diciéndoles, primero, que les agradezco una vez más su presencia. Segundo, nuestro grupo y yo

somos siempre partidarios del consenso. Tercero, en todo aquello que esté dentro de nuestras competencias y que coincida con nuestra voluntad, ayudaremos a su sector en lo que sea posible.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Para contestar a las intervenciones doy la palabra a don Enrique Echave.

El señor **DELEGADO EN EL PAÍS VASCO** (Echave Gómez): Nuestra problemática, como bien conocen sobradamente, es a día de hoy preocupante y la solución no va a ser ni es fácil. Como decíamos antes llevamos doce años tras ella, y lo que queremos es que todos aportemos un granito de arena. Nosotros pondremos de nuestra parte todo aquello que podamos hacer, que de hecho seguro que es mucho, y además podemos decir que necesitamos hacerlo, porque somos un sector muy atomizado, pequeños y grandes empresarios, la inmensa mayoría pequeños empresarios y autónomos, empresas que se fundaron como familiares que continúan en esa formación. Aportaremos a esta Comisión, a este Parlamento y a los grupos parlamentarios todo aquello que se nos demande.

En cuanto a lo que la señora Torme comentaba anteriormente, mi compañero el señor Palmeiro le hará una exposición de lo que en fechas pasadas y hasta este momento hemos podido comprobar sobre su pregunta.

Respecto a su consulta, señora Álvarez, tomamos nota de la situación de los riesgos laborales en la seguridad vial en todas las comunidades autónomas, y se lo haremos llegar. Estoy seguro de que en todas las comisiones de seguridad vial de los diferentes gobiernos autónomos constará; no obstante, como le he dicho anteriormente, pondremos nuestro granito de arena para trasladárselo y hacérselo llegar, porque para nosotros esa es una importante medida a adoptar en un futuro, y deseamos su pronta resolución si es posible.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra, señor Palmeiro.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE ANERVA** (Palmeiro Fernández): En primer lugar quería responder al Grupo Parlamentario Popular. Está muy bien que se hable de la Directiva de Servicios, pero el transporte de mercancías por carretera está excluido de esa directiva. Aparte de esto hay un conflicto: nuestros potenciales clientes trabajan en un sector de servicios, pero nosotros somos un sector de transporte y tenemos una legislación distinta. En este caso nuestros clientes, al demandar el servicio de transporte de mercancías, se convierten automáticamente en cargadores, se convierten en intermediarios del transporte, en una palabra se convierten en un sector auxiliar del transporte que depende de la regulación de la Ley 16/1987, pero que no cuenta con las licencias habilitantes para ese ejercicio. Repito, el transporte está excluido de la famosa ley ómnibus.

Por otra parte, el GT42 ha sido la única herramienta que hemos tenido, después de aprobarse la proposición no de ley, para continuar, porque ya estaba abierta desde hacía años. Evidentemente no todos estábamos representados allí. Felizmente con el paso de estos cuatro años nos hemos ido incorporando todas las asociaciones. Precisamente lo que hemos comentado de la Dirección General de Tráfico que estaba tramitándose ha salido del grupo de trabajo GT42. Quiere decirse que en cuanto nos proponíamos decir dónde hay que tratar esto, se solucionará; lo que pasa es que no tenemos dónde tratarlo. Legalmente nuestro ejercicio es de transporte de mercancías, pero a la vista de lo que ha pasado con la Ley del Contrato de Transporte resulta que no somos transportistas. Esto da lugar a que nos preguntemos dónde nos ubicamos. El Ministerio de Fomento dice que si somos transportistas tenemos que tener derecho al ejercicio del transporte, pero cuando nos tienen que reconocer el derecho, porque también estamos sometidos a contratos precisamente de la parte que no está regularizada como elemento de transporte, nos excluyen de ese contrato, con lo cual nos dejan en la más completa indefensión. Ahora mismo no tenemos otro recurso que callarnos y seguir aguantando, y eso es todo.

En relación con el Grupo Socialista reconozco todo lo que usted dice. Es verdad. Sus competencias son las que tienen, y solo con el consenso se podría llegar a hacer algo como lo que usted ha apuntado. La transaccional cuarta de la Ley del Contrato de Transporte no nos soluciona nada, porque por un lado dice que no somos transporte, que no tenemos que estar en esa ley, y por otro lado se refiere al transporte de auxilio y rescate. O sea, por un lado se dice que no y por el otro se dice que sí. No sé si era la enmienda 87, la 88 o la 89 la que explicaba todo lo que hemos dicho aquí. Señorías, considero que eso no era tan difícil de asumir. Era tan sencillo como explicarles lo que somos, lo que el compañero Echave ha dicho hace un momento. Evidentemente aquello nos ha creado un malestar tremendo, porque nos ha dejado jurídicamente indefensos.

Decía usted que este era un conflicto económico. Aquí no hemos hablado de dinero ni hemos venido a eso, porque ese es un problema que tendremos que solucionar nosotros. Les garantizo que eso se terminaría con una regulación del sector, poniendo —como apuntaba la portavoz del Grupo Popular— a nuestros cargadores en su sitio con respecto a la Ley del Transporte o quitándonos a nosotros de la Ley del Transporte. Esto sería un caos, porque sin autorizaciones de transporte y sin nada cualquiera con una carretilla se pondría a retirar vehículos de la carretera. O sea, podemos tener una solución y a lo mejor estamos buscando un caos. Dicen que es un tema económico y que no hay conflicto, pero sí hay conflicto, porque los contratos que tenemos con estos cargadores son de adhesión, son contratos en los que solo hay una parte, nosotros no contamos nada, no podemos decir no a nada, porque en cuanto digamos que no a algo, al día siguiente nos cortan la cabeza y nos quedamos sin

trabajo. Si eso es no depende. Nos imponen las tarifas y eso está prohibido por ley. Defensa de la Competencia nos ha mandado incluso un escrito de la Junta de Andalucía en el que nos da la razón, pero tampoco actúa. Todo este conjunto de situaciones es el que nos lleva a donde estamos. No me quiero alargar más, porque se trata solo de dar opiniones.

**El señor VICEPRESIDENTE:** ¿Algún grupo parlamentario quiere intervenir? **(El señor Olabarría Muñoz pide la palabra.)**

Tiene la palabra el señor Olabarría.

**El señor OLABARRÍA MUÑOZ:** Señor presidente, quiero exponer una pequeña duda a los comparecientes. Ustedes han explicado muy bien el problema subyacente, que no son las compañías de seguros, sino el comportamiento de las comunidades de seguros con relación a la actividad que ustedes desarrollan. Cuando yo he hablado de la Directiva de Servicios no me refería la actividad del transporte excluida expresamente, sino a la actividad del seguro, que sí está incardinada dentro de las previsiones de la ley ómnibus y de la Directiva de Servicios. Es uno de los problemas que afecta a las compañías de seguros, pero no es un problema que quepa endosar por parte de las compañías de seguros a otros agentes.

Quiero hacer una matización porque quizá no quedan las cosas suficientemente claras, señor presidente. El contrato de seguros es un contrato de naturaleza civil y privado. El sector está configurado por empresas mercantiles de naturaleza jurídica vinculadas por las distintas leyes de sociedades que tenemos. En concreto la actividad del seguro tiene que ser ejercida por sociedades anónimas, por sociedades que tengan naturaleza jurídica de sociedades anónimas en todo caso, a pesar de que hay sociedades cooperativas. No vamos a hablar de estas cuestiones que son ajenas a los cometidos de esta Comisión, pero sí quiero indicar que no es una actividad libre en el sentido jurídico del término; la actividad del seguro es una actividad reglada y reglamentada. Quiero recordar a la portavoz del Grupo Socialista que existe una Dirección General de Seguros, una dirección que está ubicada en el Ministerio de Economía, y dentro de las actividades de control que corresponden a las competencias de esta dirección está, en la medida de sus posibilidades, evitar la imposición de cláusulas abusivas, leoninas o manifiestamente arbitrarias. Desde esa perspectiva a mí y a mi grupo parlamentario nos gustaría que este tema por lo menos quedase claro.

**El señor VICEPRESIDENTE:** Señor Olabarría, antes estábamos comentando con el señor Echave que existe el Tribunal de Defensa de la Competencia, y existen también la libertad de empresa y la libertad de precios. Lo digo para apostillar que hay mecanismos para llevar esto adelante.

Tiene la palabra señora Álvarez Oteo.

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: Quiero agradecerle al señor Olabarría que mueva mis recuerdos, pero probablemente yo no me he explicado bien. Si yo he hecho alusión a esto concretamente es porque se ha mencionado la proposición no de ley de 2005, cuando había un conflicto dramático, que todos pudimos ver, y a raíz de ello se aprobó la proposición no de ley. Por eso he hecho alusión al conflicto, que en ese momento era entre compañías aseguradoras y su problemática. Y también he hecho alusión a ello porque usted aducía, en segundo lugar, el conflicto que tenía con las compañías aseguradoras. Es a ese marco al que yo me he referido y no a otro.

El señor **VICEPRESIDENTE**: No sé si hay alguien que quiera intervenir. **(La señora Torme Pardo pide la palabra.)**

Señora Torme.

La señora **TORME PARDO**: Intervengo solo para agradecer las aportaciones que nos han hecho los intervinientes. Quiero dejar constancia de que, a pesar de que la última intervención ha sido un poco pesimista, diciendo que se han quedado totalmente fuera de juego, me quedo con la intervención anterior en la que se señalaba cómo hay ahora un instrumento con el que se puede abordar esa regulación, y la solución de algunos de los problemas que ustedes apuntaban, desde la identificación de los propios vehículos hasta todas las personas que están trabajando en el sector, que era algo muy importante y nos ponían como referencia a Alemania. Yo me quedo con eso. Y me quedo también con cómo un hecho que tuvo lugar en esta Comisión, que era esa proposición no de ley que se aprobó con el consenso de todos los grupos, ha reforzado también —y ustedes me lo decían— los trabajos en el seno del Consejo Superior de Seguridad Vial, y en concreto de ese grupo de trabajo sobre auxilio en carretera, y cómo precisamente de esos trabajos viene la redacción que ustedes demandan, que se está incluyendo ahora en el reglamento del vehículo. Hay que reivindicar cómo con el esfuerzo de todos, con iniciativas apoyadas por el consenso de todos, se consigue avanzar, a veces no a la velocidad que todos quisiéramos, pero mientras se vaya avanzando en el buen camino creo que todavía queda la puerta de la esperanza. Ahora existe ese instrumento y desde esta Comisión, con toda la información que ustedes nos han dado y con la que se han comprometido a remitir también a la misma, nosotros instaremos al Gobierno para que no abandonen esas redacciones que ustedes consideran que van por el buen camino.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Quiero dar las gracias a los comparecientes en representación del sector empresarial de las grúas de auxilio en carretera. La problemática que han expuesto es muy similar a la de los transportistas: atomización y, en definitiva, dependencia de las tarifas, que también se había reivindicado por los

sectores del transporte. En todo caso, ha quedado claro que esta Comisión no tiene competencias pero puede estudiar algún tipo de iniciativa para ayudar en el tema de la regulación del sector. Muchísimas gracias a los tres.

— **DEL SEÑOR GERENTE DE ASEFMA (DON JUAN JOSÉ POTTI), PARA QUE PRESENTE EL PROYECTO FÉNIX, EL MAYOR ESFUERZO EUROPEO DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO PARA LA SEGURIDAD EN CARRETERAS, EN EL QUE PARTICIPAN EMPRESAS DEL SECTOR PRIVADO Y 15 UNIVERSIDADES Y ORGANISMOS PÚBLICOS DE INVESTIGACIÓN ESPAÑOLES. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 219/000352.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Damos la bienvenida a don Juan José Potti, gerente de Asefma, para que presente el proyecto Fénix. Es una comparecencia solicitada por el Grupo Parlamentario Vasco. Bienvenido a la Comisión y tiene usted la palabra.

El señor **GERENTE DE ASEFMA** (don Juan José Potti): Ante todo, quisiera empezar con unas palabras de claro y profundo agradecimiento por tener la oportunidad de comparecer hoy aquí en esta Comisión. En mi doble condición de gerente de Asefma, de la Asociación Española de Fabricantes de Mezclas Asfálticas, y coordinador del proyecto Fénix, voy a hacer algunas reflexiones que espero sean de su interés.

En efecto, hemos preparado esta comparecencia con mucho cuidado y mucha atención dentro de Asefma y, antes de empezar, quisiera decir qué es Asefma. Asefma es la Asociación Española de Fabricantes de Mezclas Asfálticas, un sector en el que en este momento, dentro de esta asociación, hay 140 empresas. Por tanto, se puede decir que es un sector con una enorme cantidad de empresas fabricantes a nivel nacional; se estima que unas 160 ó 180, de modo que desde luego representamos al sector en una gran medida. Evidentemente, fruto de nuestra vinculación y de nuestra sensibilidad en todo lo relativo a la carretera, y especialmente a lo que llamamos en el argot capa de rodadura o capa sobre la que circulan nuestros vehículos, les tenemos que felicitar y lo hacemos con sensibilidad y preocupación porque, gracias al trabajo de ustedes y a la labor que la Dirección General de Tráfico y otras entidades están haciendo en pro de la reducción de accidentes y en pro de la mejora de la seguridad vial, podemos en este momento ofrecer unos datos sustancialmente distintos a los de años anteriores.

Dicho esto, quisiera dar algunos datos respecto al sector en cifras. El sector a nivel europeo ya he dicho antes que está representado por unas 180 empresas; en su conjunto somos el segundo productor europeo con total claridad. El primer fabricante europeo es Alemania,

el segundo es España y estamos por delante de Francia, Italia e Inglaterra. Evidentemente, la explicación hay que encontrarla en que en este momento, como es bien sabido, España aborda una doble tarea: la creación de nuevas infraestructuras en tasas muy superiores a las del resto de los países europeos y una creciente preocupación por la conservación de las carreteras. De ahí sale esa cifra, que nos coloca —ya digo— en el segundo puesto a nivel europeo. Concretamente, la cifra es de 40 millones de toneladas, lo que viene a ser un ratio fácil de recordar, una tonelada por habitante/año. Esa es el ratio de producción del sector. Esta producción se atiende desde las más de 400 plantas asfálticas que existen en la geografía nacional y este es un rasgo que quiero destacar. Cuando la gente habla de construcción, infiere una serie de características: contratación, subcontratación. No, en nuestro caso es un sector con una clara e indudable orientación industrial. Tenemos más de 2.000 millones de euros en bienes de equipo. Nosotros no subcontratamos prácticamente nunca nuestra actividad, sino que somos, como nos llaman a veces desde otros sectores, los especialistas, los que hacemos esa labor, sobre todo delicada por lo que tiene de repercusión para la rodadura y para la accidentabilidad, que es la capa por la que circulan los vehículos. Por tanto —repito—, somos un sector claramente industrial, eso sí, fabricando un producto que va fundamentalmente a la carretera y a la construcción.

Otro rasgo que quiero destacar es que este sector representa 30.000 empleos en mano de obra directa. La mano de obra indirecta se puede estimar casi en una cifra similar. Movemos entonces —y esto también lo quiero decir— un personal muy importante, y esos dos datos, 30.000 empleos directos más 2.000 millones de euros en bienes de equipo, desde luego hacen que sea un sector claramente importante en su conjunto, aunque muy atomizado. De esas cifras, más del 75 por ciento es personal fijo. Con todo esto, claramente yo me quedaría con una frase que estamos repitiendo, y es que nosotros representamos a un sector de oficio, y a lo mejor alguien lo puede considerar presuntuoso, similar a la relojería suiza. Nosotros no podemos improvisar el personal que tenemos en nuestra actividad. Es muy frecuente que nuestro personal tenga 25 ó 30 años en la propia empresa y por eso nuestro fuerte componente industrial nos impide adaptarnos a cambios bruscos en cuanto a contratación o a cualquier alteración. La misión en Asefma —y con esto termino la presentación de Asefma— es la promoción técnica, el fomento de la I+D —que es sobre lo que va a versar mi charla—, la colaboración normativa y la defensa sectorial. Evidentemente, estamos aquí para hablar de esto, del proyecto Fénix.

El proyecto Fénix surge precisamente dentro de las empresas de Asefma, cuyo título completo es investigación en nuevos conceptos de carreteras más seguras y sostenibles. Es un proyecto en el que la empresa líder ha constituido una AIE. Yo soy el gerente de esa AIE, constituida por ocho empresas, todas socias de Asefma.

Concretamente, este es un proyecto que surgió de la convocatoria Cénit 2007 —segunda convocatoria—, con ese número de identificación. El proyecto, como digo, aglutina en su consorcio a once empresas fabricantes nacionales y a más de quince centros de investigación, también nacionales, porque el Fénix, como todos ustedes saben, es un proyecto de participación exclusivamente nacional. La duración del proyecto es de cuatro años y finalizará en diciembre del año que viene, por lo cual ya hemos pasado su ecuador. Es el proyecto más importante a nivel europeo jamás realizado en el área de carreteras, de 27 millones de euros, por redondear —son exactamente 26.915.000—, de los cuales el CDTI, el Centro para el Desarrollo Tecnológico e Industrial, es exactamente el 50 por ciento de la cifra en la subvención. Como muchas veces más vale una imagen que mil palabras, si les parece les presento un video en el que se describe la actividad que se pretende desarrollar.

El proyecto en su conjunto se desarrolla en torno a doce actividades, pero no es cuestión de explicarlas todas. Lo que pretendo en esta comparecencia es únicamente destacar algunos de los rasgos más importantes. En concreto, de las doce tareas que ahí tenemos desarrolladas voy a hablar de cinco: nanomateriales, pavimentos sostenibles, pavimentos de larga duración, seguridad y confort y reciclado.

En cuanto a los nanomateriales activos —y por sorprendente que parezca—, se ha hecho ya una aplicación, un tramo de demostración, por lo que esta tarea está muy próxima a un desarrollo industrial o a una futura patente. Estamos hablando de una idea que desde luego resulta más seductora, y es que, como todos usted saben, en las grandes ciudades es frecuente la acumulación o concentración, por la combustión de calderas o por la propia emisión de los vehículos, de NOx. El NOx es una mala combustión y un producto de combinación entre el nitrógeno y el oxígeno. Ese NOx se puede ver en mapas que hay ahora en Internet, en Google, en los cuales se siguen las manchas, e identifica perfectamente las capitales de cada Estado o las concentraciones urbanas porque marca muy bien dónde están esos problemas. Evidentemente, Madrid o Barcelona, las grandes capitales españolas, tienen este problema. De lo que se trata en esta tarea es hacer que el propio pavimento sea capaz de capturar parte de ese NOx a través de esto que ustedes tienen en pantalla, de unos elementos que incorporamos; concretamente son productos a tamaño de nanopartículas que con la luz solar son capaces de que ese NOx sea perfectamente inerte. De alguna manera, se puede visualizar en experimentos que hemos hecho en laboratorio. El paso del NOx por este material en cantidades muy pequeñas, repito —el secreto está en alcanzar tamaños de nanopartículas inferiores a las 200 micras—, permite que la concentración de estos NOx disminuya. Sobre esto ya se ha hecho un experimento, una prueba, en el Ayuntamiento de Madrid el verano pasado y me atrevo a decir que va a ser algo que se repita sin lugar a dudas —es nuestra intención— en otros sitios porque puede

ser un desarrollo muy importante. Es una preocupación en este momento de máximo interés.

Otro asunto todavía más interesante y más importante que el anterior es la recuperación de la energía que reciben los pavimentos. Si visualizáramos la carretera dentro del territorio nacional —en cualquier territorio, pero en concreto en España, que es de donde estamos hablando—, veríamos que es una superficie que va en permanente crecimiento, derivado justamente de la necesidad de incremento de infraestructuras. Lo que queremos es ver algo que todos ustedes conocen, que es que la carretera se calienta por efecto solar lógicamente —y España es un país que recibe mucha radiación solar—, y de lo que se trata es de recuperar parte de esa energía solar. Hemos desarrollado un procedimiento —ya les puedo comunicar que estamos en fase de patente— que lo que pretende de alguna manera —es una simplificación— es hacer que la propia carretera sea una especie de panel solar; es ver la capacidad que tiene el propio pavimento —negro, evidentemente— de actuar como panel solar. La eficacia que ha alcanzado mediante este procedimiento que hemos desarrollado en el proyecto permite decir —y es una terminología que hemos acuñado— que seríamos capaces, si en el territorio nacional se incrementase este tipo de soluciones y las carreteras se dimensionaran y se hicieran bajo este concepto, de generar energía como para varias centrales nucleares. De eso estamos hablando. Hay que pensar que la disipación espontánea de calor que recibe el pavimento y que por la noche se libera genera una serie de inconvenientes que todos conocemos. Se nota el pavimento caliente por la noche, y lo que esto pretende es aprovechar esa energía. Desde luego, este es un proyecto o una idea completamente novedosa y es uno de los grandes logros o desafíos que estamos desarrollando. Evidentemente, todo esto de lo que estamos hablando, que hace que el pavimento sea capaz de reducir las emisiones de compuestos contaminantes o que el pavimento tenga una capacidad de recuperación, pasa por que ese pavimento tenga una mayor vida, una mayor duración que el pavimento actual, porque no se concebirían soluciones que a los ocho o diez años hubiera que restituir por una mala vida o por una vida corta del pavimento. Estamos ya en condiciones de afirmar que hemos desarrollado pavimentos —nuestro objetivo son los pavimentos bituminosos— superiores a los veinte o treinta años de duración. Es decir, las anteriores soluciones son compatibles con el empleo de este tipo de pavimentos y eso nos ha obligado a desarrollar una tecnología de diseño y de composición de material totalmente distinta.

Evidentemente, todo este proyecto no se concibe sin la sensibilidad hacia el aspecto que está en boca de todo el mundo, el reciclado. Nosotros decimos que las mezclas bituminosas no tienen duración, a pesar de que acabo de hablar de larga duración. Son eternas, y es una situación que desde luego es perfectamente conocida. Lo que hay que hacer es saber gestionar bien ese fresado,

ese material que fresamos cada vez que tenemos que reponer la carretera, y darle el empleo adecuado. Toda esta orientación la estamos concibiendo siempre bajo la óptica del reciclado permanente de estos firmes, y hay que visualizar que en este momento en las carreteras tenemos toneladas —metros cúbicos— de mezcla bituminosa que ha prestado su servicio, pero que lo puede seguir prestando durante los próximos cien años.

Por último y en lo relativo a seguridad y confort, que indudablemente es una de nuestras preocupaciones más importantes y desde luego de esta Comisión, nosotros no entendemos la dualidad entre la seguridad ruidosa o el peligro en silencio. Me explico. Ha habido épocas en las que los pavimentos se hacían intencionadamente demasiado lisos, pocos ruidosos y, por tanto, peligrosos y deslizantes. Eso era muy frecuente en las grandes ciudades. En Madrid yo recuerdo perfectamente esa situación. La tentación fue pasar al lado de la seguridad y hacer pavimentos ruidosos. Precisamente, lo que queremos hacer en esta tarea es no conformarnos con tener que elegir entre seguridad o insonoridad, sino hacer pavimentos insonoros y seguros, y desde luego en esta tarea hemos demostrado que es posible.

Este proyecto congrega, como he dicho, a más de 3.000 hombres al mes de dedicación. Es un proyecto —ya he dicho antes las cifras— de 30 millones de euros en números redondos, 27 millones exactamente, y los esfuerzos y los desarrollos son constantes. Esta es la primera monografía que hemos sacado ayer, que dejaré aquí si ustedes lo consideran oportuno, y que es precisamente sobre la sostenibilidad de la mezcla de bituminosas que vamos a presentar dentro de diez días en el Congreso latinoamericano del asfalto, donde algunas de las cosas que acabo de comentar podrán verlas con más detalle.

Dicho todo esto, quisiera destacar algunos aspectos que me parecen del máximo interés y que tienen que ver no solo con esta iniciativa, sino con otra iniciativa que pretendo desarrollar más tarde, si ustedes me lo preguntan, porque no quiero quitarle tiempo a mi exposición, sobre el Eucat, el Centro Tecnológico Europeo del Asfalto, que tienen en su texto, pero voy a ir a las conclusiones de manera rápida. El sector que defiende Asefma es un sector con un componente industrial muy importante y es un sector de oficio, como he tratado de demostrar. Además es un sector en el que la innovación y el desarrollo es algo, por sorprendente que pueda parecer, absolutamente habitual dentro de nuestra actividad. En estas circunstancias quiero llamarles la atención sobre algo que se está produciendo y que nos parece importante reseñar. Asefma considera necesario en este momento que se produzca un plan de choque y un compromiso de las administraciones, tanto estatal como autonómicas, precisamente por las circunstancias y por las consecuencias de la situación económica y de la reducción de las partidas presupuestarias vinculadas a la conservación extraordinaria de las carreteras. Estamos convencidos —y creo que todos ustedes estarán absolu-

tamente de acuerdo con estos argumentos— que invertir en seguridad y en conservación son sinónimos y, desde luego, nuestra actividad y nuestro desarrollo vienen efectivamente por lo que llamamos la conservación extraordinaria; simplemente quiero dejar claro este motivo.

Se ha hablado desde diferentes medios de comunicación del esfuerzo inversor en conservación ordinaria. Conservación ordinaria, como todos ustedes saben, es atender los problemas de viabilidad invernal, la reposición de pintura, las biondas, tener limpia la carretera, un montón de tareas ordinarias que, desde luego, hay que realizar y sobre las que no estamos en absoluto haciendo crítica, sino todo lo contrario. Lo que queremos destacar es la situación que tenemos en este momento con la conservación extraordinaria o también llamada del refuerzo de firmes, es decir, el deterioro que se produce por la vida del pavimento a lo largo del tiempo y que en este momento nos preocupa seriamente. Dicho de una manera más clara, pedimos una ampliación del esfuerzo inversor en este concepto precisamente, en la conservación extraordinaria o también denominada, como he dicho antes, del refuerzo de firmes, dado que para nosotros es lo más importante y es lo que genera una referencia y un porcentaje muy alto de nuestro nivel de facturación y de nuestra propia producción.

Desde este punto de vista, lo tienen en la presentación, quiero visualizar el esfuerzo inversor o, mejor dicho, las licitaciones que el Ministerio de Fomento realizó en el año 2007-2008 y la situación actual. En el año 2007 se invirtieron 566 millones de euros en lo que se llama en el argot obras de clave 32 o de refuerzo de firmes. Nosotros hemos hecho un reconocimiento público a la Dirección General de Carreteras y la semana que viene, en nuestra asamblea extraordinaria, le haremos al ministro un acto de distinción precisamente por este esfuerzo inversor. El año pasado también alcanzamos cifras importantes, en torno a 516 millones, pero la situación del momento actual, a día de hoy, 12 de noviembre, es que la licitación del Ministerio de Fomento ha alcanzado exclusivamente 20,6 millones; y observamos esto con profunda preocupación. Profunda preocupación porque de esto puede derivarse que tengamos que tomar medidas graves de reducción de plantilla. Tuvimos una junta directiva esta semana y están en peligro más de 5.000 puestos de trabajo, evidentemente empezaríamos por el empleo no fijo. Estamos hablando de una situación que tiene que ver directamente con el estado de conservación de la red y, en definitiva, con el incremento del riesgo en la seguridad vial.

Por todo esto —y ya con esto termino—, nosotros hemos elaborado desde el sector, en colaboración con la Asociación Española de la Carretera, una ratio conocida internacionalmente justamente sobre cuál es el esfuerzo necesario y lo hemos tasado perfectamente. El esfuerzo necesario para mantener la red que permanentemente estamos incrementando —y del cual nos felicitamos todos— es del 2,5 del valor patrimonial. Dicho de una

manera más concreta, estamos diciendo que las licitaciones del Ministerio de Fomento, pero también de las comunidades autónomas —aunque los datos que he reflejado son exclusivamente del Ministerio de Fomento no quiero centrarme solo en él, porque idéntica consideración puede ser hecha para las comunidades autónomas—, han caído de manera drástica. Antes de que la situación se produzca, tenemos que decir que esto va a conllevar un deterioro grave. Por tanto, pedimos una inversión del Ministerio de Fomento, que tenemos evaluada en unos 600 millones de euros anuales, y, repito, el 2,5 del valor patrimonial para el resto de las comunidades autónomas. Por decirlo de una manera más precisa, hay que invertir en lo que llamamos obras de clave 32.

Queremos demandar mecanismos de gestión más ágiles a las administraciones. Desde hace tres años, tenemos presentada una reclamación por vía administrativa sobre un asunto concreto, que es el incremento del precio de los ligantes, y tres años después seguimos esperando que la situación quede resuelta. Ejemplos como este, que tienen ustedes descritos en su documentación, no hacen si no lanzar evidentemente un mensaje de profunda preocupación al sector que tenemos la obligación de transmitir. Está recogido en la ley, pero queremos que se facilite la compensación de impuestos cuando existe deuda por parte de las administraciones. En este momento tenemos un problema muy grave y está ocurriendo que hay empresas que tienen deuda reconocida y pendiente de cobro con las administraciones y, sin embargo, tienen que atender los impuestos, por lo que queremos que se faciliten y se agilicen esos mecanismos de compensación. Queremos introducir, precisamente porque entendemos que tiene que ser así, mecanismos disuasorios de las bajas. Entendemos que la actividad debe ser desarrollada por empresas con experiencia, con los medios, con el personal y con todo lo necesario para tener la absoluta garantía y también con empresas que inviertan en I+D y queremos que esos sean los criterios de adjudicación. No estamos diciendo nada que pueda ser entendido de manera extraña, sino simplemente que se atienda a criterios de especialización y de experiencia para la adjudicación y que seamos vigilantes con este tipo de situaciones, porque el riesgo económico va a conllevar que, por la situación o por la crisis, alguna empresa pueda ofertar bajas que en absoluto son creíbles y que no hacen más que crear problemas para todos.

Solicitamos que se eliminen las garantías provisionales que se acumulan cada vez que se hace una presentación y que, ciertamente, en este momento son un problema grave por parte del sector, porque los bancos están controlando todos los avales y todas las líneas de crédito, lo que es un motivo para que algunas empresas no puedan siquiera llegar a la licitación. Finalmente, y coherentemente con todo lo que acabamos de decir, queremos que se valore y se reconozca el esfuerzo y la innovación en I+D. Estamos absolutamente de acuerdo con el esfuerzo que está desarrollando el Gobierno actual

en todas las iniciativas de I+D y queremos que ese esfuerzo sea reconocido también desde el punto de vista del adjudicatario. Esto es todo y muchas gracias por su atención.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Antes de pasar la palabra a los grupos parlamentarios, me quedo con la primera parte de su exposición que tiene que ver con lo que es competencia de esta Comisión, que son los temas de seguridad, de innovación y de mejora en aquellos temas que afecten a lo que son nuestras competencias. La segunda parte en la cual usted hacía mención a los temas de inversión creo que corresponde al Ministerio de Fomento, por lo que se tendrán que abordar en todo caso en la Comisión de Fomento, o a los temas económicos, que se tendrán que abordar básicamente en otras comisiones. Lo digo porque estos son temas que desbordan el tema de la Comisión.

Tiene la palabra don Emilio Olabarría en nombre del Grupo Parlamentario Vasco.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Señor Potti, me ha parecido muy interesante su exposición, previsiblemente interesante, porque usted y yo ya habíamos tenido la oportunidad de discutir sobre estas cuestiones. La verdad es que conceptualmente tiene dos segmentos o dos ámbitos fácilmente diferenciables. Primero, la exposición del plan Fénix, ya que me ha producido una gran satisfacción que empresas del Estado español acometan un proyecto de esta dimensión desde sus distintas perspectivas, de innovación tecnológica, de mejora de nuestras carreteras y de recuperación de la energía. Estas son cuestiones latentes y son problemas con los que vamos a convivir en el futuro no sin grandes dificultades, porque son de difícil remoción. Por tanto, le quiero felicitar por estar liderando un proyecto de esta dimensión y de esta categoría.

Las competencias de esta Comisión se desagregan fundamentalmente en tres ámbitos de actuación. Primero, una conducción segura, y ustedes están realizando una apuesta inequívoca por la conducción segura. La conducción segura requiere que haya buenos firmes y la identificación de los denominados puntos negros. Seguramente ustedes, por su trabajo, los tienen perfectamente identificados. Me refiero a los infraestructurales, no a los personales o subjetivos. Hay puntos negros y todavía hay carreteras en manifiesto mal estado, mal peraltadas y que provocan peligrosidad por su propia configuración. Las reflexiones sobre las viejas autopistas o autopistas de primera generación en España que con esos firmes tan lisos se han convertido en verdaderas pistas de patinaje en la actualidad y la remoción de esa dificultad me parece particularmente relevante en este momento, porque son carreteras normales. Yo tengo que sufrir una, que es la que conecta la ciudad de Bilbao con el Estado francés, y la verdad es que uno se juega la vida —se lo aseguro— cada vez que tiene que conducir por esa carretera cuando llueve, y no es infrecuente que llueva en

aquella zona geográfica del Estado español. Desde esa perspectiva la invocación a la ecología, a los elementos no contaminantes, la conducción ecológica es otro de los objetivos de esta Comisión con la que estamos todos comprometidos, y también dentro del Plan Fénix se desagrega un importante componente vinculado a la conducción ecológica, que es uno de los grandes retos del futuro; en un mundo tan contaminado cualquier esfuerzo que se pueda realizar —y yo les agradezco el que ustedes están realizando particularmente— es siempre bienvenido. Y la recuperación de la energía, la energía es el problema del futuro. Las fuentes energéticas clásicas, tradicionales, las de origen fósil fundamentalmente, se están agotando y todo esfuerzo por la recuperación de la energía y la optimización de cualquier recurso energético en este momento es no solo bienvenido sino imprescindible afrontarlo ya, sobre todo con rigor técnico y la capacidad que están demostrando en este ámbito. Desde esa perspectiva no puedo más que felicitarle por estar liderando un proyecto de esta dimensión.

Quiero referirme en particular a la nanotecnología. Es poco conocida la expresión; nano etimológicamente se refiere a lo pequeño. Me felicito porque en la ciudad de Donosti en este momento se ha implantado por fin un laboratorio, el primero del Estado español, que trabaja exclusivamente aspectos vinculados a la nanotecnología, que es una de las tecnologías del mañana en todos los ámbitos de la actividad, en la seguridad de las carreteras y en la fabricación de medicamentos; es absolutamente transversal lo nanotecnológico, y por esto me va a permitir que le felicite especialísimamente.

Y porque no parezca que esta petición de comparencia la hacemos solo para loar y jactarnos conjuntamente, usted y yo, de lo bien que lo están haciendo, no me resisto, señor presidente, si me lo permite, a manifestar mi inquietud por la segunda parte de su exposición, es decir, las reducciones presupuestarias en el ámbito del mantenimiento de las carreteras. Nosotros hemos apoyado los presupuestos, se lo digo porque no somos sospechosos de mantener aquí posiciones beligerantes en relación con esta materia; hemos contribuido a la aprobación de los presupuestos pero no sin reservas intelectuales, sin reservas políticas notables, y una de ellas es la disminución de los presupuestos de Fomento en el mantenimiento de los firmes, de los instrumentos en clave 32 a los que usted se refería. Comparto esta inquietud que les afecta y que sobre todo va a afectar al empleo, y cuando se afecta al empleo no hay ninguna Comisión que esté exenta de hacer una reflexión preocupante en relación con esta cuestión.

Entre las cuestiones que ha comentado hay una particularmente dilecta para mi grupo parlamentario porque llevamos tiempo luchando por ello: cuando la Administración es deudora de una empresa y la Administración no renuncia al cobro de los impuestos. Esta preocupación nos ha llevado a presentar proposiciones no de ley para resolver este vidrioso asunto, pero qué le voy a explicar

a usted de la Administración tributaria y de los principios ontológicos que la inspiran, el principio del *solve et repete*, que no es preciso glosar en este momento. Pero tienen absoluta razón en esta reivindicación y seguramente en todas las demás que ha citado; luego le felicito por la primera parte de su exposición, les animo a que continúen y ojalá sean fructíferos porque coincide con los objetivos de esta Comisión lo que están haciendo de manera desagregada en el Plan Fénix y tomo buena nota de sus inquietudes, de las reservas y de los problemas que han enunciado porque me parecen absolutamente puestos en razón, sin perjuicio, como bien decía el señor presidente, de que pueden corresponder a las competencias de otras Comisiones. Pero mire, la transversalidad y la horizontalidad de esta no impide que hagamos reflexiones y que metabolicemos problemas que la empresa que usted representa en este momento —es una obligación ética y una obligación política— nos transmite. Desde esa perspectiva, en la medida de nuestras posibilidades y dado que la ventaja de ser un grupo minoritario es que uno tiene que pertenecer a diez Comisiones diferentes, utilizaré el don de la ubicuidad y mi presencia en otras de ellas para ver si en las competentes podemos generar la inquietud suficiente como para que se pueda resolver alguno de los problemas y dificultades que con tanta lucidez ha explicitado aquí.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Souvirón en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Para empezar y sin ningún circunloquio para que quede muy claro, quiero decirle que en el Grupo Parlamentario Popular creemos sincera y firmemente que el desarrollo tecnológico aplicado a las mejoras de la seguridad vial es un nicho de enorme futuro en el que la economía española tiene que jugar en primera división, sin ninguna duda, y además se lo digo para empezar porque tenemos empresas que están haciendo muy bien su trabajo en este ámbito y además profesionales de primera categoría. En consecuencia, en un momento en que se habla tanto de economía sostenible y de que el futuro está evidentemente en el desarrollo tecnológico, creemos que las empresas dedicadas al desarrollo tecnológico en beneficio de la seguridad vial deben ser apoyadas con todas las fuerzas por cualquier gobierno sensato. Desde ese punto de vista está muy claro —y empiezo por el final de lo que usted ha dicho— que estamos de acuerdo con todas las medidas fiscales, económicas o de cualquier otro tipo que puedan fomentar ese camino. Si además consiguen desde el pavimento facilitar la creación de energía, que se produzca energía, estarán casi encontrando la piedra filosofal del siglo XXI. No hay duda de que eso es de una enorme esperanza y está bien que haya alguien dedicado a trabajar en esa dirección.

No sé qué tipo de emoción le habrán producido a usted y a las personas y profesionales de su sector las últimas

declaraciones del director general de Tráfico en sede universitaria anteayer cuando decía: Las grandes carreteras ya están hechas, y no va a haber más autopistas porque no hay más lugar para ellas; por tanto, ahora se trata de gestionar las infraestructuras. Fue un poco exagerado por parte del director general de Tráfico y me imagino que seguirán haciéndose carreteras y autopistas en España. En cualquier caso, si la segunda parte, lo de gestionar las infraestructuras, supone invertir en conservación e invertir más de lo que se hace y de lo que está previsto para el año que viene, algo de bueno tiene aunque sea desconcertante la expresión del director general de Tráfico.

El 2,5 por ciento del patrimonio viario en inversión nos parece evidente. Dice cualquier experto que se pueda consultar que el 2,3 por ciento de inversión es lo que se necesita simplemente para mantener la red viaria en su estado actual y que no se deteriore; con lo cual, que haya 2 décimas más de inversión parece bastante sensato y desde la Comisión de Seguridad Vial habrá que apoyarlo con todas nuestras fuerzas.

Le quiero hacer dos preguntas respecto a lo que nos ha planteado. Nos dice que no se plantea ya cualquier proyecto de asfaltado y de riego asfáltico con un material que no sea reciclable; lo que yo le quiero preguntar es si ese pavimento se va a hacer a su vez con materiales de desecho que ya están, porque eso evitaría que siguieran fabricándose los betunes con carbón, y el resto del asfalto con materiales provenientes del petróleo, con lo cual también se contribuiría a la eliminación de fuentes de carácter fósil en la construcción de esos materiales que son absolutamente indispensables. Por otra parte, refiriéndome a las marcas viales que están tan unidas al pavimento, quiero preguntarle si cree que en estos proyectos pueden integrarse esas marcas viales en el pavimento de forma que hagan su labor de guía, tanto de día como de noche en cualquier condición atmosférica, porque ese sería otro avance hacia eso que algunos llaman carreteras inteligentes que es el objetivo que tenemos que plantearnos. Al final la seguridad vial tiene un pilar, y es aquel de la Visión cero que formuló el sueco Tinguall. Decía algo que nos parece de lo más sensato, que los humanos desgraciada o afortunadamente no somos máquinas perfectas, por tanto, la distracción no se puede evitar y accidentes va a haber siempre. Pero actuemos sobre las carreteras y sobre los vehículos mejorándolos, porque es la única manera de que al menos los accidentes no produzcan víctimas.

En este momento, en España ya se ha hecho demasiado hincapié en uno de los tres pilares de la seguridad vial: en el conductor, en el ciudadano; solo recibimos en esta Cámara proyectos sancionadores y nos parece que ya es hora de que recibamos alguno que impulse iniciativas como la que hoy ha venido a presentar, que vienen a mejorar las carreteras y, en la medida de lo posible, también a mejorar los vehículos y la interacción de esas carreteras con los vehículos. Por tanto, ya le digo que todo el interés por su intervención, que la tendremos muy

en cuenta en nuestros futuros trabajos. Esas son mis dudas, simplemente en la medida en que puedan tranquilizarnos en la mejora que buscamos.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra doña Eloísa Álvarez en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: Agradecemos la comparecencia del señor Potti y le felicitamos por el Proyecto Fénix. Nos ha dicho que nos lo facilitará por lo que tendremos ocasión de verlo pormenorizadamente. Lo que sin duda alguna hemos podido apreciar por su exposición es que es de enorme interés porque, sin desorientarnos ni en el tiempo ni en el espacio, aquí estamos en la Comisión de Seguridad Vial. Entiendo que esta Comisión, en sus objetivos, ha sido exitosa: hemos trabajado iniciativas legislativas como la Ley del carné por puntos, la modificación del Código Penal en seguridad vial y últimamente la de procedimiento sancionador que nos a conducir a que se disminuya la violencia vial y, en consecuencia, las víctimas en la carretera.

Creo que el señor Souviron ha hecho una apreciación en este sentido. Todos tenemos claro, dentro de la Comisión de Seguridad Vial, qué es lo que interviene en un accidente: el coche, la infraestructura y el individuo. Hoy tenemos coches inteligentes. Si nos plantea una infraestructura inteligente que además no agrede al medio ambiente y si conseguimos —y creo que en parte se está consiguiendo— cambiar la actitud del conductor entonces el futuro es éxito; un éxito enmarcado sobre todo en empresas como la suya que funcionan con el instrumento del futuro, I+D+i. En ese sentido no me caben más que felicitaciones. El Gobierno ha priorizado el problema de la seguridad vial y la reducción de víctimas y lo ha hecho transversalmente en todos los ministerios que le afectan, también en el Ministerio de Fomento. Ha hecho un esfuerzo objetivable en todo este tiempo en inversión, en nuevas infraestructuras que, sin discusión, inciden en que haya menos accidentes.

No quiero entrar en la segunda parte porque creo que no es el ámbito que nos compete. Al Gobierno las prioridades las marcan los ciudadanos y sus compromisos electorales. El Gobierno tiene claro cuáles son sus prioridades en distintas circunstancias que se vivan en cada momento; en el actual, de crisis. Tampoco el Gobierno en esta situación va a paralizar las actuaciones en infraestructuras, no solamente en carreteras sino también viarias. Somos los primeros de Europa y del mundo que más metros de AVE vamos a tener —eso es también objetivo y objetivable— y desde luego vamos a continuar en la realización de infraestructuras. Usted ha manejado unas cifras y probablemente tendrá otras, señor Souviron que le interesan mucho el 2,5 del presupuesto para el mantenimiento infraestructuras. Por supuesto, eso es totalmente acertado. Pero con seguridad usted tendrá también cifras de lo que se invertía en la conservación

de hace ocho años concretamente, año por año. También podrá ver la diferencia y sacar sus conclusiones.

Para ser breve e ir terminando, le felicito por el informe que leeremos con atención; le felicito porque trabajen en este ámbito que nos beneficia a todos, que es total y absolutamente de interés general y medioambiental y es proyecto de futuro. Espero que tengamos ocasión de coincidir en otros ámbitos y sigamos hablando de este asunto que es muy interesante.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra don Juan José Potti por si quiere contestar a alguna de las intervenciones o aclarar algo de lo que se ha dicho.

El señor **GERENTE DE ASEFMA** (don Juan José Potti): Por el mismo orden y agradeciendo, en primer lugar, al señor Olabarría su felicitación, quizá uno de los asuntos que sean más novedosos de todo nuestro proyecto es todo lo relativo a la nanotecnología, esa palabra que le ha gustado y que ha destacado. Entendmeos que lo que está ocurriendo es que simplemente se está tomando conciencia de lo que ocurre en la naturaleza. Es del todo sabido que la araña fabrica con muy poco material un hilo que tiene un tamaño de nanopartícula que le permite incluso atrapar insectos de peso superior a su masa. Ese concepto es el que estamos queriendo introducir. Cuando hablamos de la inclusión de aditivos en tamaño de nanopartículas queremos decir que, en términos de gramos por metro cuadrado de aplicación o dispersión, son cantidades muy pequeñas. Lo que queda es un camino difícil para comercializar, para reducir esos costes de materiales pero el camino claramente va por ahí, por la optimización del empleo de esos materiales.

Respecto a las dos preguntas que me formulaba el señor Souviron, en efecto nosotros tenemos una sensibilidad y me consta que también la Dirección General de Carreteras y el Ministerio de Fomento — con la ley de economía sostenible va a ser otro asunto que claramente se va a poner de manifiesto, con todo lo relativo a la reciclabilidad de los pavimentos bituminosos. Afortunadamente en España —y es un error frecuente— no existe la confusión, o si la hay no es el problema entre betún y alquitrán —que sí es un problema en otros países— porque aquí no lo hay y en ese sentido la reciclabilidad —repito— es total y podría ser eterna. Estamos ante un material que puede ser eterno, que cuando alguien mira a la carretera esa visualización le hace pensar en otras cosas. Una de las preocupaciones del sector en este momento —y estamos trabajando muy estrechamente con la Dirección General de Carreteras— es incorporar neumáticos fuera de uso, es decir, los neumáticos de nuestros vehículos cuando llegan al final de su vida, después de 30 ó 40.000 kilómetros, dependiendo del uso que cada uno les haya dado. Es hacer que esas partículas de neumático, no como se venían empleando sino en tamaños adecuados y casi llegando a nanopartículas, puedan ser incorporados a la mezcla. Nuestro objetivo no es solo recuperar los deshechos —si

se puede decir así— de nuestra propia actividad, sino incorporar otros elementos como residuos de construcción o demolición o, en este caso, el elemento que está en contacto directo con la carretera que es el neumático. En esto hay bastantes iniciativas. Es una tarea que no he querido desarrollar pero que tenemos en el Proyecto Fénix: el aprovechamiento de subproductos.

Respecto a su segunda pregunta sobre marcas viales y la posibilidad de visualizar la carretera, algunas de ellas, como ustedes saben, emiten ruido cuando se pisan. Son esas pinturas termoplásticas que cuando alguien se despista por la razón que sea le avisan con un ruido muy contundente de que está acercándose al extremo del carril por el que circula. Este Proyecto Fénix, como he dicho antes, empezó en 2007. Hemos hecho dos propuestas en 2009. Una de ellas un proyecto llamado MAS—cuyo resultado lo sabremos ahora en diciembre—, Movilidad Avanzada Sostenible, con el que se pretende no solamente que las pinturas sean una guía—que es algo que está pensado—. Antes se han dicho tres criterios por los cuales la seguridad es sensible, y coincido absolutamente: vehículo, conductor y pavimento. Hay una cuarta que a veces olvidamos que son las condiciones climatológicas: las mismas circunstancias, con el mismo conductor y en idéntica situación. Yo a veces lo comparo con el esquí. Una pista roja puede ser verde o negra según que haya más niebla, más gente. Lo que pretendemos en ese proyecto es no solamente que esas marcas viales sean sensibles a las condiciones climatológicas y al guiado de vehículos, sino que incluso tengan componentes que permitan avisar de manera inequívoca al conductor y eso es posible tecnológicamente. Los LED que son tan frecuentes también pueden emitir señales que capturen elementos que están en el coche. En ese sentido tenemos una iniciativa más muy ambiciosa, un proyecto muy transversal que esperamos que tenga apoyo por parte de esta convocatoria y que tengamos una respuesta positiva porque queremos desarrollar mecanismos que den solución a ese tipo de preocupaciones.

Por último, respecto a los comentarios que me ha hecho por el Grupo Socialista la señora Álvarez, entendemos que es necesario nuestro desarrollo en un sector tan industrializado y de tanto oficio como es el que he querido presentar aquí. He querido aprovechar la ocasión para explicar cuáles son las preocupaciones del sector. Me consta que las tiene la Dirección General de Carreteras, me consta que el Ministerio de Fomento las tiene, pero quiero que este mensaje no se quede exclusivamente en el Estado español. Quiero que sea un mensaje que, independientemente de que sea el sitio adecuado o no, se generalice a todas las comunidades autónomas porque es un mensaje de preocupación importante. Como decía antes, más allá de lo que acabamos de presentar, tenemos entre manos una iniciativa que se está desarrollando gracias a la Junta de Castilla-La Mancha, que es la creación del Centro Tecnológico Europeo del Asfalto, el primer centro que va a existir en Europa, donde no hay ningún precedente. Hemos conseguido que este centro

se ubique en Castilla-La Mancha, concretamente en Ciudad Real, dentro del campus universitario y en Valdepeñas. Pretende ser un centro equiparable al centro tecnológico que existe en Estados Unidos. Esa iniciativa es de Asefma, es del sector, por lo que confiamos en que dentro de un par de años podamos realizar allí una reunión y pueda ser presentado a ustedes.

Simplemente me queda agradecer el tiempo que me han dedicado y la atención recibida.

El señor **VICEPRESIDENTE**: El señor Olabarría tiene la palabra brevemente, para acabar.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Será brevemente porque ya le he comentado los requerimientos de un grupo pequeño, además tengo que atender a otra Comisión donde se va a debatir una ley importante.

Solo quiero volver a agradecer lo prolijo de su intervención y sobre todo lo ilusionante de su proyecto. Ha podido quedar la sensación de que sus reflexiones no se han correspondido con una ubicación parlamentaria correcta, pero yo no comparto esa opinión. Esta Comisión no está sencillamente para ilusionarse con proyectos de cierta dimensión o para regalar los oídos del Gobierno. Esta Comisión está precisamente para controlar al Gobierno. Esta Comisión no la preside el director general de Tráfico, sino parlamentarios cuya función es controlar entre otros al director general de Tráfico. Desde esa perspectiva, quédese tranquilo porque sus reflexiones han sido pertinentes en todos los ámbitos por usted abarcados.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Olabarría, sin ánimos de polemizar, no estamos hablando de eso; estamos hablando de que en esta Comisión se toquen aquellos temas en los cuales nos corresponde trabajar, y yo he dicho en mi primera intervención que hay asuntos de la segunda parte que entiendo que pertenecen claramente a otras Comisiones que este Congreso de los Diputados tiene para controlar al Gobierno, como la Comisión de Fomento y otras. Sin entrar en polémicas, tengo el deber de trasladarle al señor Potti que el debate de una parte de las peticiones que ha hecho, como son las inversiones y las políticas relacionadas con el Ministerio de Fomento, no corresponde a esta Comisión. Repito que lo digo sin ánimo de polemizar. Evidentemente, él nos traslada la preocupación de su sector que recogemos; lo único que le comunico es que no es competencia de esta Comisión y sí de otra Comisión que controla al Gobierno, que es la de Fomento, tratar de estos temas.

En todo caso, le quiero dar las gracias, sobre todo por la primera parte de su exposición que creo que es importante y que nos dota de conocimiento. Las innovaciones que se están haciendo en estos temas son muy interesantes porque también ayudan al país, a la economía y a la seguridad vial. **(Pausa.)**

— **DEL SEÑOR DECANO DEL INSTITUTO DE EMPRESA (ÍÑIGUEZ DE ONZOÑO), 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 219/000093.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señorías, continuamos con la sesión de la Comisión. Abordamos el punto número 5.º Le damos la bienvenida al decano del Instituto de Empresa, don Santiago Íñiguez, y a la señora Mar Cogollos, de Aesleme, quienes nos trasladarán el estudio en el mundo de la empresa de la seguridad vial. En primer lugar, tiene la palabra don Santiago Íñiguez.

El señor **DECANO DEL INSTITUTO DE EMPRESA** (Íñiguez de Onzoño): En primer lugar, quiero agradecer la invitación para comparecer en esta Comisión como consecuencia posiblemente del acto que organizamos justo antes del verano en homenaje al director general de Seguridad por parte de todo el sector privado, las aseguradoras, reconociendo sobre todo el esfuerzo no solo del director general sino también de esta Comisión y en general de los ciudadanos, que ha supuesto un ahorro muy importante para el sector privado.

Había pedido a Mar Cogollos, directora de Aesleme —no necesita introducción, creo que la conocen todos ustedes—, que me acompañara porque el tema de esta comparecencia es la formación en empresas privadas para mejorar la seguridad vial y reducir el coste que suponen los accidentes en las empresas; cosa muy importante, que tiene un impacto directo en la cuenta de resultados de pequeñas y medianas empresas y por supuesto de grandes corporaciones. Pero no quiero dejar pasar la oportunidad de comentar que la escuela de negocios que dirijo, el IE Business School (Instituto de Empresa), en proceso de crear una universidad, tiene una relación también ya histórica con el Parlamento de formación de diputados. Desarrollamos cursos todos los años en el ámbito de la empresa, en el ámbito de la economía y defendemos una sana interrelación entre lo público y lo privado en la formación y en el desarrollo de iniciativas como, por ejemplo, la que Mar Cogollos va a referir hoy aquí, que es el desarrollo de cursos de formación específicos para empresarios, para empresas, para mejorar la seguridad vial.

Y sin más preámbulos, Mar, con el permiso del presidente, te cedo la palabra.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Cogollos.

La señora **DIRECTORA DE AESLEME** (Cogollos Paja): Señorías, agradezco la oportunidad que me da Santiago de intervenir en algo que le corresponde a él. Me dijo: ¿te apetece y vienes conmigo? Y como yo me

apunto a todo —ya saben SS.SS. que a mí me gusta hablar de este tema que vivo, que siento y en el que trabajo—, hablar de la accidentabilidad en el ámbito de la empresa y de otros conceptos de los que trataremos más adelante me ilusiona especialmente. Es cierto que en el acto de homenaje al director general de Tráfico de la sociedad civil en la casa de don Santiago Íñiguez, en el IE, se nos ocurrió que era un buen ámbito trabajar el tema de prevención de accidentes dentro de la empresa. ¿Por qué? Pues porque la empresa ha ido incorporando muchos conceptos (los riesgos laborales, la igualdad de oportunidades, la conciliación —aunque no conciliemos mucho— de la vida familiar y laboral) y yo creo que ir incorporando el concepto de los riesgos viales o de la seguridad vial no debería ser muy complicado. Fruto de esta reunión se nos ha ocurrido organizar unas jornadas, que en principio hemos pensado que fueran más o menos de media jornada, en las que pudieran venir expertos de seguridad vial a hablar a estudiantes actuales del IE y ex alumnos ya con responsabilidad en cargos, porque de este instituto, como todos ustedes saben, salen nuestros directivos y empresarios. Sería una buena manera de sensibilizar a esos directivos y empresarios con poder de decisión sobre los riesgos laborales que existen en las empresas respecto a la seguridad vial, es decir, respecto al tráfico. Vamos a intentar que cada año se pueda hacer un curso de media jornada y procuraremos que haya expertos tanto del ámbito de la Dirección General de Tráfico como de la fiscalía, y catedráticos como el profesor Montoro. Tanto Santiago como yo estaremos presentes y seguramente también pediremos que alguna de SS.SS. integrantes de la Comisión puedan estar presentes en este curso.

Creo que no tengo que convencer a ninguna de SS.SS. sobre la importancia que tienen los accidentes de tráfico como problema de salud pública. Está claro que los accidentes de tráfico no solo ocurren en el ámbito de ocio, cuando salimos o vamos de vacaciones, sino que muchos de ellos ocurren en nuestro espacio o entorno laboral. Aquí estaríamos centrándonos en los accidentes *in itinere* y en misión, que no tengo que explicar a SS.SS. qué son porque lo saben ampliamente, si bien sí debo decir que todos pasamos mucho tiempo en esas circunstancias. El desplazamiento para ir o venir del trabajo lo tenemos claro, pero cuando uno no es repartidor, mensajero o comercial, no somos conscientes de que la mayoría del día lo pasamos de reunión en reunión, de desplazamiento en desplazamiento. A lo largo del día hacemos muchos desplazamientos dentro de nuestra propia jornada laboral, con lo cual todos estamos realizando trabajos en misión constantemente. Es cierto que los accidentes de tráfico no suponen más del 5 por ciento de los accidentes laborales, pero también es cierto que suponen casi el 50 por ciento de las muertes. Por tanto, es un problema que nos debe preocupar. Volviendo a lo que hablábamos antes, los accidentes en misión, sobre todo cuando nos referimos a furgonetas y a motos que tienen que realizar de manera muy rápida labores de

mensajería, hay que tener en cuenta que en estos tiempos que corren, de crisis, al haber menos personal, a veces se les imponen unas llegadas y unos servicios que son excesivos si queremos que esos repartidores o esas furgonetas cumplan los límites, porque si tienen que hacer demasiados repartos en una jornada laboral eso les obliga a tener que ir demasiado deprisa. Creo haber escuchado no hace mucho que precisamente el año pasado subió el número de accidentes de las furgonetas, cosa que no ocurrió con los turismos o con las motocicletas. Por tanto, ¡ojo! Con que en estos periodos de crisis siga subiendo la accidentalidad en este tipo de vehículos. Es cierto que el accidente de tráfico es la segunda causa de muerte en la empresa; la primera serían las muertes naturales, los infartos y derrames cerebrales. Por tanto, sería la primera causa de muerte traumática en el entorno laboral. Los últimos datos de 2008 nos daban la cifra de 1.065 muertos en accidentes de trabajo de los cuales 255, es decir el 24 por ciento, lo eran *in itinere*; los 810 restantes estarían dentro de los muertos en jornada, y ahí estarían incluidos desde una caída de altura hasta los accidentes en misión de los que hablábamos antes.

Para evitar los accidentes se han desarrollado en el mundo muchas estrategias. Normalmente todos están de acuerdo en que si dotamos a los conductores de mayores conocimientos sobre los factores de riesgo y sobre sus consecuencias, como hace la OMS respecto a los problemas relativos a la salud, la política preventiva tendría mucho éxito. Yo creo que los riesgos laborales relacionados con el tráfico deberían ser tratados dentro de la prevención de riesgos laborales, pero no siempre gusta tener que tratar el tema del tráfico dentro de los riesgos laborales. A mí en cierto modo me daría igual si lo tratamos dentro de un riesgo laboral o lo tratamos dentro de los programas de formación de las empresas como una parte más. También es cierto que las empresas destinan la formación más a tareas específicas del cargo, o sea, formación de directivos, formación de temas comerciales, de telemarketing o de nuevas estrategias. Lo de menos sería dónde. Quizás quede mejor en los riesgos laborales, pero muchas veces las empresas no disponen, entre sus técnicos de riesgos laborales, de expertos en el ámbito de la seguridad vial. Normalmente ese es el problema. Los riesgos laborales, sobre todo los referentes al tráfico, habría que abordarlos no solo como un problema físico de salud, porque estamos hablando de muertes y estamos hablando de secuelas de por vida, sino también como un problema social, un problema legal y un problema económico, porque las consecuencias financieras de los accidentes de tráfico son muy elevadas tanto para la empresa como para las personas, para la sociedad, para el Gobierno, para todos nosotros.

Aunque se estén haciendo pocas cosas dentro del marco laboral a este respecto, destacaré que se están haciendo buenas prácticas en empresas creando programas serios y continuados, como debe ser en este tema.

Los cursos que se impartan en las empresas en este campo deben ir enfocados a formar a los trabajadores haciéndoles ver cuáles son los fallos humanos, cuáles son los factores de riesgo; que sean conscientes de que a veces conducen cansados, bien porque es muy pronto por la mañana o porque llegan agotados por la noche después de una jornada demasiado intensa. Creo que en España trabajamos demasiadas horas, aunque no sé si rendimos todas, y por tanto salimos cansados y volvemos a casa cansados. Normalmente trabajamos en la ciudad y a veces nos desplazamos hacia las afueras. No somos conscientes de que cuando entramos en un coche intentamos seguir trabajando, el teléfono móvil lo utilizamos para seguir trabajando, hacemos gestiones y arreglamos muchas cosas, y cuando uno conduce y habla por el teléfono móvil, aunque estemos usando el manos libres, SS.SS. saben que nos estamos distrayendo y que tenemos muchas posibilidades de tener un accidente. Por tanto, es importante abordar estos temas sabiendo cuáles son los riesgos que asumen los trabajadores. Todavía más si hablamos del alcohol, presente en la mayoría de las comidas de trabajo. Casi siempre hay un aperitivo antes de la comida de trabajo y, aunque es cierto que hay menos chupitos y menos copas después, todos comemos con vino y la mayoría de las personas cogen el coche después de estas comidas. Hay que hacerles llegar a los trabajadores esos riesgos, que son tan pequeños; hay que hacerles llegar cuáles son las medidas preventivas, que sepan realmente que el cinturón y el casco por supuesto son esenciales, que no beber es esencial, que intentar no usar el móvil conduciendo, aunque sea con el manos libres, es esencial. Pero también es muy importante que ellos vean la causa y el efecto, es decir, si no se regula el reposacabezas se puede tener un esguince cervical o se puede tener una tetraplejia si el impacto es importante porque se va a más velocidad de la debida. En los programas es muy importante hablar no solo de factores de riesgo, no solo de medidas preventivas, sino también de las consecuencias de los accidentes.

Otro problema que surge en la empresa es si el curso debe realizarse dentro de la jornada laboral. En ese caso la empresa estaría perdiendo unas horas que sus trabajadores deberían dedicar a hacer la tarea para la que han sido contratados, para el desempeño de su actividad. Si la mitad del curso se organiza en horario laboral y la otra mitad en horario no laboral, habría que dar algún tipo de incentivo a esos trabajadores. Al final, lo mejor siempre es el 50/50, el 50 por ciento en horario laboral y utilizar a lo mejor parte del horario de la comida. En los cursos hay que valorar no solo el tiempo, sino que se debe trabajar con grupos pequeños, y por lo tanto hay que hacer muchos grupos para que los cursos sean operativos. También tendríamos que ver la duración del curso; hay cursos que son solo teóricos, hay cursos teórico-prácticos. Me refiero a los cursos presenciales. En cuanto a los cursos *on line*, creo que el representante de la Fundación Mapfre estuvo hablando en esta Comisión sobre su página web *on line*, en la que se puede inscribir el

empresario y puede inscribir a todos los trabajadores que estime oportuno y puede evaluar lo que han hecho sus empleados y el nivel de aprovechamiento del curso porque hay una evaluación detrás de cada bloque. Eso, lógicamente, sería gratuito para las empresas, quitaría menos tiempo, pero también es cierto que los cursos *on line* no tienen esa cercanía, lo que en este tipo de cursos es muy importante. Los trabajadores perciben de manera muy positiva que la empresa trabaje, en este campo, porque se entiende como que quiere cuidar la salud de sus empleados. Es importante que el empleado perciba que este tipo de cursos, que incluso le quitan tiempo a su jornada laboral, es por el deseo de la empresa de cuidar de su salud o de su integridad física o psicológica. Trabajar en grupos a veces facilita que haya espacios de reflexión común para que ellos mismos se den cuenta de la vulnerabilidad de sus conductas y del desconocimiento que muchas veces tienen de sus riesgos. Tenemos que conseguir que al final haya un rechazo social a cualquier conducta que suponga riesgo, es decir, que los compañeros de trabajo sean capaces de comentar a ese compañero que no está en condiciones de conducir porque ha bebido en esa comida, que le llevan a casa o que es mejor que coja un taxi. Tenemos que conseguir ese rechazo social o que esos compañeros no se queden callados sin decir nada, porque son compañeros y pueden ser amigos.

Cuando en el curso además del especialista en seguridad vial interviene alguien que ha tenido una secuela por ese accidente, ese mensaje hace que se muestren las consecuencias nocivas de esas conductas, lo que genera un estado emocional no placentero en la persona y le ayuda a evitar la realización de esas acciones. Por tanto, hablaríamos de un mensaje, de una activación fisiológica, que llevaría a un cambio de motivación o intención y a un cambio conductual, que es lo que intentamos. Las personas a veces hacen las cosas no porque no tengan miedo a morir en la carretera, sino porque hay un desconocimiento de los riesgos y eso es lo que hay que hacerles llegar para que sepan qué riesgos hay, cómo evitarlos y cuáles serían las consecuencias de asumir esos riesgos, que no es siempre pagar una multa, que no es siempre que te quiten puntos, sino que es perder la salud física y asumir los problemas que, como decía antes, lleva aparejados, tanto familiares como económicos, sociales, etcétera.

¿Por qué está aquí Aesleme? Sus señorías saben que el año que viene cumplimos veinte años, y creo que ya hemos demostrado que creemos en esto. Nosotros hemos apostado siempre por la educación, la formación y la prevención; sabemos que es una carrera de medio y largo plazo, que hay veces que no hay paciencia para dedicarle el tiempo que requiere la educación, pero los chavales que hace veinte años tenían 15 ahora tienen 35 y los que tenían 20 ahora tienen 40. A lo mejor aquellas personas que han recibido nuestras acciones —son ya dos millones y medio, que no es un mal número—, gracias a explicarles estas cosas han evitado sufrir algún accidente. Es

cierto que hemos procurado en estos años crear un buen equipo multidisciplinar —actualmente dispongo en Aesleme de 150 personas trabajando a diario entre sanitarios y lesionados por accidente— y también es cierto que nos hemos centrado más en los niños y los jóvenes, porque creíamos que desde ahí era más fácil. El carné por puntos nos ha dado la posibilidad de llegar a los reincidentes o a los conductores que han perdido puntos, porque disponemos de una hora para hablarles precisamente de las consecuencias de los accidentes, pero creemos que el mundo de la empresa es el adecuado para llegar a los adultos. Me gustaría contar a SS.SS. tres situaciones que nos han ocurrido en relación con las empresas. Hay empresas que nos solicitan que, dentro de un programa de riesgos laborales que ellos han diseñado, que trabajan en grupos pequeños abordando factores de riesgo concretos de ese grupo, vaya una persona de Aesleme a hablarles de las consecuencias de los accidentes. En otras ocasiones son empresas que se dedican a hacer seguridad vial para otras empresas, porque es su actividad profesional, y nos solicitan que en su programa de cuatro o siete horas, dependiendo de que sea teórico o teórico-práctico, dediquemos una hora a hablar de las consecuencias, para que los trabajadores vean la causa y el efecto, como decíamos antes. Por último, hay empresas que directamente nos solicitan que les diseñemos un curso de tres o cuatro horas, normalmente en viernes o en viernes y sábado, en el que podamos desarrollar factores de riesgo, medidas preventivas y consecuencias. Nosotros estamos haciendo las tres opciones con mucho gusto.

Quiero despedirme, por supuesto dando las gracias a SS.SS. por el tiempo que me han concedido. Todos estamos contentos por la disminución de los accidentes de tráfico; este va a ser el sexto año consecutivo. Todos los aquí presentes sabemos que los accidentes se pueden prevenir. La visión cero, que comentaba antes el señor Souvirón, de los suecos es cierto que es un ideal, pero me gustaría seguir soñando con ese ideal. Todos podemos hacer algo para evitar accidentes y SS.SS. han hecho mucho. Antes comentaba la señora Álvarez que a nivel legislativo tanto el carné por puntos como la reforma del Código Penal y el proceso de la ley sancionadora ya han dado un marco legal muy importante que ha influido y va a influir en la disminución de accidentes. Creo que ya no hay que legislar mucho más, que ahora tendremos que procurar que se cumpla la legislación porque eso es lo importante, hacer leyes para que los ciudadanos las cumplan. Me gustaría que el espíritu de esta Comisión, que siempre ha sido una comisión que escucha a todos y que intenta resolver las cosas por consenso, aunque hay veces que no es posible, siguiera siendo intentar consensuar y llevar las cosas adelante. Ahora es tiempo para la educación, es tiempo para la formación y es tiempo para la prevención. El entorno laboral es un entorno adecuado para trabajar estos temas y vamos a apostar de verdad por ese medio y largo plazo. Todo nuestro esfuerzo merece la pena porque

estamos hablando de vidas humanas y aunque haya menos accidentes, 3.000 muertos y miles de heridos con lesiones muy graves e irreversibles, para el resto de su vida siguen siendo muchos. Me gustaría que los que creemos en esto —y los que estamos aquí creemos en esto— no nos conformemos con las cifras y seamos capaces de ir dando más pasos para seguir disminuyendo los accidentes.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Quiero dar las gracias al señor Íñiguez y a la señora Cogollos por su exposición. Compartimos la exposición que ha hecho; creemos que el tema de la educación vial es básico. Con la comparecencia del instituto y de muchas empresas, el ámbito laboral y los accidentes *in itinere* están siendo tratados ampliamente en esta Comisión, y usted lo conoce.

Le doy la palabra al señor Souvirón, que es quien ha pedido la comparecencia.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Quiero dar las gracias a don Santiago Íñiguez y a doña Mar Cogollos por su comparecencia. La verdad es que teníamos el mayor interés en oír lo que hoy nos tenían que contar. Venimos trabajando sobre la importancia que tiene la empresa en la prevención de la inseguridad vial. Hemos tenido ocasión de oír a empresarios, sindicatos y representantes de las más diversas asociaciones. Hoy teníamos especialmente interés en oír a representantes de importantes escuelas de negocios españolas porque sin ninguna duda ellos forman a los futuros empresarios, a los futuros emprendedores, y es importante que el concepto de seguridad vial pueda ir permeabilizando también la formación de estas personas que están llamadas a dirigir no solo las empresas sino también el futuro de nuestro país.

Doña Mar Cogollos, si se me permite la expresión, creo que es de la casa. Sus múltiples intervenciones, la influencia de sus comentarios y el estímulo permanente que su ánimo y su presencia suponen han hecho que de aquí salgan muchas iniciativas que probablemente, si ella no hubiera estado detrás, no se hubieran producido. Yo sé que Aesleme no es una asociación de víctimas de tráfico; es una asociación para el tratamiento y la reinserción de los lesionados medulares. Sin embargo, no me parece que sea un mal momento para hacer un pequeño paréntesis y recordar que el próximo domingo, como cada tercer domingo del mes de noviembre, es el Día mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico, consagrado por Naciones Unidas en el año 2003. Por tanto quiero en nombre del Grupo Parlamentario Popular, sin perjuicio de que todos estemos en los actos que se vayan celebrando en los distintos puntos de España, mostrar nuestra solidaridad y nuestra permanente disposición a seguir trabajando, porque ya hemos dicho muchas veces que las víctimas son las que nos motivan y nos hacen trabajar con todas las fuerzas que podamos en este asunto.

Tenemos un problema enorme, un problema social que, aunque cada día se va conociendo más, no hay duda de que todavía sigue siendo mal conocido y en cualquier caso se identifica como un problema individual y no como un problema social. Sin embargo, su solución está en manos de todos, es una responsabilidad compartida, que es otra frase que repetimos permanentemente y que no está mal repetir, porque cuando se repite lo que está bien algún efecto multiplicador tendrá. Por tanto, es una responsabilidad de los ciudadanos, pero no solo de los ciudadanos sino también de las administraciones y de las diversas formas en que el ciudadano se organiza. Así llegamos a la empresa. La implicación de la empresa en el tema de la seguridad vial es fundamental y lo es porque sin ninguna duda, como ha dicho don Santiago Íñiguez, afecta a su cuenta de resultados. Si lográramos que incluso en tiempos como estos, donde muchos piensan que son malos tiempos para la lírica, se dieran cuenta de que actuando proactivamente en materia de seguridad vial podrían mejorar sus cuentas de resultados, sin ninguna duda conseguiríamos dar ese paso que todos queremos. Además, la empresa tiene una función multiplicadora; es decir, la empresa no es un organismo muerto, se relaciona con sus accionistas, con sus patrocinadores, con sus proveedores, con sus clientes y con sus trabajadores. Por tanto, hay un núcleo desde el que se puede sin ninguna duda expandir mucho esta nueva cultura de la seguridad vial. Sabemos que no se puede obligar a las empresas a que incorporen estas medidas a la responsabilidad social corporativa. Tenemos que actuar desde la persuasión y precisamente por eso creemos que es tan importante que esta iniciativa salga precisamente del Parlamento, como órgano de la representación popular. Y en eso estamos. Se ha hablado de los accidentes *in itinere* y de los accidentes en misión. Está claro que un gran número de víctimas, con los costes añadidos que tiene para la empresa, se producen como consecuencia de esos accidentes.

Hay que tener en cuenta que la seguridad vial es sin ninguna duda una fórmula de convivencia. Es mucho el tiempo —lo ha dicho doña Mar Cogollos— que pasamos todos interaccionando en las carreteras y en las ciudades; con nuestros vehículos siempre estamos expuestos y no vamos a seguir mirando para otro lado. Es importante que se produzca ese cambio de mentalidad. Sigo diciendo que la empresa es importante, en los dos sentidos, también en el sentido de la prevención de riesgos laboral. Como he dicho en alguna otra ocasión, cuando compareció el profesor Sagardoy, que evidentemente es una autoridad en derecho laboral, nos ponía en evidencia que una ley tan garantista como la Ley de Prevención de Riesgos Laborales —yo me acuerdo que cuando se publicó, las empresas se echaron las manos a la cabeza diciendo que esa ley las llevaría a todas a la quiebra como cumplieran aquel reglamento estrictamente, por lo minucioso que era— se había olvidado de la seguridad vial. En ese ámbito sin ninguna duda sí tenemos una función los legisladores, que es intentar que se reforme la Ley

de Riesgos Laborales y se introduzcan el accidente *in itinere* y el accidente en misión como un riesgo cierto de las empresas.

También está la responsabilidad social corporativa, es decir, ese criterio tan acertado de las empresas de intentar devolver a la sociedad lo que la sociedad les ofrece y la posibilidad de incluir en ella la seguridad vial. Por eso, vuelvo a repetir que en esa función de persuasión que debemos realizar yo intentaría persuadir al Instituto de Empresa, a través de don Santiago Iñiguez, para que al explicar sus temas de responsabilidad social corporativa vaya incorporando los ejemplos de seguridad vial. Ya veo que hay un acuerdo interesante con Aesleme que, conociendo a los *partners*, está predispuesto al éxito, de lo cual nos alegramos.

Por tanto, muchas gracias por su comparecencia. Sin duda alguna vamos a tener en cuenta sus aportaciones y esperamos estar al nivel de sus intervenciones a la hora de los resultados finales.

El señor **VIPRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra doña Mercedes Gámez.

La señora **GÁMEZ GARCÍA**: Señora Cogollos y señor Iñiguez, en primer lugar quisiera darles la bienvenida a esta Comisión en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, así como agradecer su comparecencia, enmarcada en torno a la cuestión de la prevención de riesgos laborales y la seguridad vial.

Como ustedes bien saben, la promulgación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales en el año 1995 generó un enorme avance en el reconocimiento de derechos a los trabajadores, puesto que se atendía a la necesaria salud y bienestar del trabajador no solo para el desempeño de su profesión sino para que el desarrollo de la misma no suponga una merma en su persona. Ahora, tras más de diez años de aplicación, se ha mostrado como un instrumento eficaz de protección social de los trabajadores, habiendo sido clave para el desarrollo del Estado del bienestar del que disfrutamos, situación de bienestar que se ha visto aumentada sucesivamente en los últimos años a través de medidas protectoras hacia las trabajadoras y trabajadores, tales como el aumento del salario mínimo interprofesional, medidas destinadas a la igualdad o el permiso de paternidad. No obstante, dentro de la esfera de protección de los trabajadores y en lo relativo a la prevención de riesgos laborales encontramos un cierto déficit vinculado a la circulación de vehículos a motor. Aun cuando la normativa sobre prevención de riesgos laborales y la reglamentación que la circunda es muy exhaustiva, en el ámbito de la seguridad vial no llega a establecerse de una forma clara esa visión preventiva y protectora que la empresa debe ofrecer a sus trabajadores, tanto por el mandato del artículo 4.2 d) del Estatuto de los Trabajadores como por su propia responsabilidad social empresarial. De este modo, mi grupo tiene una preocupación, que son los

elevados datos sobre la siniestralidad laboral vinculados a los accidentes de circulación, con la escalofriante cifra de que el 40 por ciento de los accidentes laborales se encuentran vinculados al tráfico. Por este motivo entendemos que debe ser una prioridad empresarial poner atención a la prevención de los riesgos laborales vinculados a la circulación de vehículos a motor, no solo por el gasto económico empresarial sino por las consecuencias sociales del mismo y su valor añadido como parte de la responsabilidad social corporativa. Realmente lo entendemos como una necesidad que demanda la sociedad. Con relación a ello les felicitamos por la iniciativa de la que nos han hablado hoy, esperamos que sea muy provechosa y los animamos a seguir realizándola en el futuro.

Por mi parte nada más agradeciendo nuevamente su presencia en esta Comisión.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tienen la palabra los comparecientes si quieren contestar a alguno de los temas que han expuesto.

El señor **DECANO DEL INSTITUTO DE EMPRESA** (Iñiguez de Onzoño): Agradezco de nuevo la invitación para comparecer en la Comisión y anuncio ese compromiso que antes comentábamos de celebrar una conferencia que tendrá lugar todos los años para concienciar a empresarios, directivos y ejecutivos de la importancia que tiene la formación en la reducción de la siniestralidad en el tráfico, todo lo que tiene relación con viajes *in itinere* o viajes en misión. En línea con lo que comentaba antes Mar Cogollos, si cambiamos el concepto de riesgo por parte de los empresarios a través de la formación, eso va a generar un impacto directo. Sucede algo parecido con la percepción del riesgo financiero, que puede haber conducido en cierta medida a la crisis que vivimos, de manera que pensamos que este curso que va a iniciarse el año que viene, pero que tendrá lugar todos los años, va a tener un impacto directo en la reducción de los accidentes de tráfico dentro del entorno laboral. Si acaso, pido a Mar Cogollos que complemente mi respuesta.

La señora **DIRECTORA DE AESLEME** (Cogollos Paja): Yo creo que es un tema de sensibilización. Si al empresario le entramos por los números va a entrar siempre, porque ver lo que le supone en costes es la manera de ganarte al empresario; si le entramos por el lado humano y le decimos las consecuencias que tiene para esa persona, no solo que se le muera algún trabajador, sino que alguno quede con una lesión irreversible, no hay nadie, si es humano y tiene sangre que le corra por las venas, que vaya a pensar que eso no es favorable para el desarrollo de su empresa. Yo creo que los trabajadores entienden muy bien cuándo una empresa se preocupa por ellos y no sólo les exprime con más horas y más trabajo, sobre todo en estos tiempos, en que hay que arrimar el hombro, en que hay crisis, hay problemas

y demasiado paro. Yo creo que viene bien para las dos partes. Hay que trabajar en esa sensibilización. Reitero que el Instituto de Empresa, que es formador de nuestros directivos y empresarios, es un lugar ideal para esa sensibilización y creo que todos van a entender —y los empresarios lo van a entender con números en la mano y por medio de personas de alto nivel— la importancia de este tema. La seguridad vial tiene que entrar al entorno laboral porque se está demostrando que la mitad de sus muertos son debidos a ese concepto.

Gracias de nuevo a SS.SS. y estoy en disposición de comparecer ante ustedes las veces que haga falta.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias a los dos comparecientes, ha sido muy ilustrativo.

— **DEL SEÑOR DIRECTOR DE LA CÁTEDRA DE ÉTICA ECONÓMICA Y EMPRESARIAL DE ICADE (FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ), 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 219/000095.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señorías, damos la bienvenida a don José Luis Fernández, director de la Cátedra de Ética Económica y Empresarial de Icade, comparecencia pedida por el Grupo Parlamentario Popular. Bienvenido a esta Comisión y tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR DE LA CÁTEDRA DE ÉTICA ECONÓMICA Y EMPRESARIAL DE ICADE** (Fernández Fernández): Lo primero que quería manifestar es la perplejidad que sentí en el momento en el que me llamó por teléfono el diputado señor Landaluce para decirme que tenía interés en que yo apareciera esta mañana por aquí para compartir con ustedes unas reflexiones sobre —qué le dije yo exactamente— seguridad vial. Reconozco que sé montar en bicicleta y que tengo coche y carné, pero experto en seguridad vial no soy. Entonces él me dijo: No nos interesa que hables de seguridad vial, que para eso ya habrá gente más técnica en el tema, sino que nos hables de la seguridad vial y las empresas. Esto ya es otra cosa, le contesté. Yo me dedico profesionalmente al mundo académico —soy un académico químicamente puro— en Icade y trabajo en temas que tienen que ver con estas cosas, con responsabilidad social de la empresa, con administración de empresas, etcétera. Llevo metido en este gremio muchos años y debo decir que no me vino así de golpe a la cabeza una conexión automática con lo que los académicos siempre hacemos, que es relacionar qué libros, qué artículos, qué congresos o qué *journals* internacionales últimos han ido abordando este tema. Y como no me venía, lo que hice fue lo que hacemos siempre, es decir, indagar, investigar. Entré en distintos portales temáticos, en dis-

tintos catálogos de Internet, en los recursos bibliotecarios y biblioteconómicos más comunes en el mundo de la gestión de empresas, del *management*, etcétera, y muy difícilmente encontraba algo más allá de los riesgos que tenían que ver con la utilización de las tecnologías. Encontré algunos artículos pero riesgos laborales y empresa, que era justamente de lo que se trataba, no aparecían muchos. Eso fue una cierta sorpresa.

Para no aburrirles a ustedes, a partir de ahora voy a dividir mi intervención en cuatro apartados. Dicho esto a modo introductorio, voy a ir al grano con una tesis que quiero dejar nítida, porque, al menos desde mi punto de vista, tengo que decirla con total sinceridad. En segundo lugar, incidiré en la que considero que es una de las posibilidades. Aquí ya se ha anticipado un tanto en la intervención anterior, que tuve ocasión de escuchar, y abundaré un poco en esto considerando que es una manera viable de avanzar y progresar en esta cuestión. En tercer lugar, cerraré mi intervención reconsiderando también qué más pueden hacer las empresas o qué más podemos hacer para sensibilizarnos, aparte de lo ya sabido y dicho por los anteriores comparecientes, respecto a la formación y a la prevención.

Por empezar por el principio debo decirles que no encontré prácticamente nada en la literatura. Encontré muy poco, en castellano encontré un libro, que se ha publicado este año por el Instituto de la Juventud, que tiene por título *Jóvenes, accidentes debidos al tráfico y riesgos laborales: Estrategias para mejorar las condiciones de seguridad y salud laboral en el trabajo*. Es un libro pequeño, de 120 páginas, que plantea el tema pero no lo aborda del modo como uno esperaría encontrar aquí. Por otro lado, llama la atención el hecho cierto de que, entre los discursos que van siendo asumidos por el mundo empresarial, se echa en falta claramente este de la seguridad vial. Aquí ya entra el tema de la calidad por parte de las empresas, de los empresarios, la gestión de la calidad, que lleva ya quince o veinte años encima de la mesa. La preocupación por los derechos humanos, desde la existencia del Pacto Mundial, el Global Compact y demás, está ahí encima de la mesa. La lucha contra la corrupción es otro de los elementos que está presente. La lucha contra la discriminación, contra el atentado contra los derechos laborales o el trabajo infantil es algo que está presente. Si queremos hay más: las políticas contrarias al acoso por razones de sexo o al acoso moral en los lugares de trabajo existen y están presentes; hay mucho escrito, hay tesis doctorales. La preocupación por la salud y el tabaquismo viene impuesta por ley y también está ahí. Muchas veces por ley, otras veces por regulación, otras veces por moda y otras veces por *márquetin*, las empresas han ido asumiendo una serie de cosas que están como al sesgo, no en el *core business*, no en el centro de su negocio. Podríamos decir más: políticas de igualdad y conciliación, maltratos, capacidad y discapacidad, incluso empresas que ponen escuelas para niños en países donde el Estado no llega a abordar estas cuestiones y, curiosamente, empresas que cola-

boran con las ONG. Más allá aún, está documentado y claramente expuesto que en algunas empresas hay temas de acción social, temas de filantropía empresarial y, si se quiere, incluso temas de voluntariado social, es decir, empleados que encuentran en el marco de la empresa dónde canalizar su inquietud por hacer voluntariado social.

Me preguntaba cómo siendo que hay tantas cerezas en esta cesta, falta en la cesta la cereza de la seguridad vial. Es llamativo y me resultaba chocante, porque a la empresa en términos generales, primero, ni se la reconoce como agente ni se la ve suficientemente como interlocutor en estos temas. Ayer estuve investigando a través de Internet. He estado mirando distintos planes estratégicos, como el plan estratégico del Ministerio de Interior, hasta el año 2007. He estado mirando documentación en el Portal de Europa. He estado mirando iniciativas, por ejemplo, del Ayuntamiento de Villarreal, en Valencia. He estado mirando iniciativas del Ayuntamiento de San Sebastián, del País Vasco, y he visto cosas muy interesantes y muy sugerentes, hasta que me he aburrido y lo he dejado. En los planes estratégicos figura una serie de agentes y de ámbitos, pero la empresa no está expresamente considerada. Supongo que estará dándose por supuesto, pero no figura expresamente. No considerar de manera explícita a la empresa en estos temas creo que es una estrategia equivocada. En segundo lugar, ella tampoco se siente concernida. Yo hablo con empresarios y estoy todo el día con gente que está formándose, con *executives MBA*, en distintas escuelas aparte de la mía, y en el gremio de los profesores que nos dedicamos a esto y que compartimos muchas cosas. No es frecuente; es más, creo que nunca ha salido esto como un tema explícito. Por lo tanto, la empresa no se siente concernida como sujeto de actuación a la hora de involucrarse en serio contra esta lacra que son los accidentes laborales. ¿Por qué no entra aquí? Hay razones. Una es por pudor. ¿Qué voy a hacer yo? Yo no soy el padre de esta persona. Esta persona va y viene a trabajar y tendrá que tener cuidado a la hora de conducir y que rece a todos los santos, si puede. Ayer estuve hablando con empresarios sobre este tema y de que tenía que venir a Las Cortes y me dijeron: Bastante tenemos nosotros con sobrevivir en tiempos de crisis como para ahora tener que preocuparnos por otra cosa; la pelota no está en nuestro tejado. Es como aquel chiste que dice: ¿Bailas? No. Pues entonces de lo otro ni hablamos. Este es el asunto.

En consecuencia, ¿qué tenemos aquí? Esta sería mi tesis, que la seguridad vial no está en la agenda de las preocupaciones empresariales. Puedo ponerles a ustedes ejemplos. En mi larga experiencia como docente nunca en mi vida encontré un caso —un *business case* de esos que se analizan en las escuelas— que hablara exactamente de esto. No se enseña en las facultades. Yo soy profesor de administración de empresas y no se enseña nunca. Esta mañana antes de venir aquí he tenido la oportunidad de pasar por la biblioteca y mirar cinco

libros de prevención de riesgos laborales de los últimos tres años y no se aborda esta cuestión de manera explícita. Y cuando uno mira las memorias de responsabilidad social corporativa de las empresas que las elaboran —y también he tenido la oportunidad esta mañana de revisar las tres últimas que llegaron a mi despacho— ve al final el GRI, perdonen ustedes la jerga. GRI son las siglas de *Global Reporter Initiative*, versión 3, que es por donde, siguen más o menos las empresas que quieren hacer esta especie de dación de cuentas a la sociedad de cómo les ha ido en lo económico, en lo social y en lo medioambiental. Es una especie de indicador paramétrico que va diciendo dónde hay que mirar, qué indicadores son los que me permiten comparar y homogeneizar datos de unas empresas, de unos sectores, etcétera. Si miramos el GRI, vienen parámetros que tienen que ver con la salud, con los accidentes, pero no vienen parámetros que tengan que ver con accidentes laborales, sea *in itinere* sea *en misión*. Si miramos el AA1000 o el SA8000, que son estándares internacionales de ética y gestión socialmente responsable en las empresas, tampoco viene. Y si miramos la SG21, que es una norma española, de Fonética, certificadora de la gestión social y éticamente responsable, tampoco viene. No está en la agenda y, sin embargo, es un problema muy serio. No tengo por qué encarecerles a ustedes la gravedad y la pertinencia del problema porque ustedes son conscientes de ello. De hecho, son ustedes los que están llevando adelante esta Comisión y están preocupados por esta cuestión, y si no hubiera sido por ustedes, yo no hubiera podido, ni siquiera, tener la oportunidad de reflexionar sobre esto que me parece sumamente interesante y que, evidentemente, sirve de acicate para que avancemos y trabajemos por ahí. Es un problema muy serio, es un problema social, es un problema político, es un problema, yo creo, por encima de todo también ético. Aquí se dijo antes que era un problema humano. Son personas las que mueren. Son personas las que quedan paralizadas o con graves secuelas. Es un problema letal y es un problema muy difícil de erradicar, muy complicado de solucionar. No debemos soñar que con una vara mágica podamos quitarlo de aquí. Es decir, hay multicausalidad para este problema y también plurirresponsabilidades, como ya se dijo también.

Cuanto más se sepa y más se investigue acerca de las causas, tanto infraestructurales, medioambientales, humanas, psicosociales, técnicas, etcétera, cuanto más directa sea la toma de conciencia de las consecuencias que tiene para el individuo, para la familia, para la sociedad, para el grupo; cuanto más se piense en soluciones de toda índole, técnicas, políticas, legales, de normativa, tecnológicas, infraestructurales, etcétera, cuanto más se trabaje en esto, mejor. En resumidas cuentas, aquí hay una responsabilidad compartida, como se dijo antes. Es preciso que cada palo se decida a aguantar su vela, y aquí las administraciones públicas, desde el nivel municipal hasta de la Unión Europea, tienen mucho que hacer, pasando por las comunidades

autónomas y las naciones o los Estados. La sociedad civil, los medios de comunicación, la escuela, las iglesias, también tienen mucho que aportar. Es curioso cómo las iglesias tienen preocupación por esto e incluso empiezan a decir que no conducir de acuerdo con la prudencia es un riesgo que revela atentar contra la vida y esto es un problema, etcétera. Las asociaciones, como hemos visto, y las empresas también pueden hacer algo. Urge hacerlo.

Segundo apartado, qué es lo que yo he visto que se propone por aquí. Básicamente hay dos cosas que simplemente quiero rescatar, una, regular estos riesgos por ley, es decir, endurecer requerimientos, por ejemplo, el tacógrafo que quieren extrapolar o hacer más sensible; las sanciones, ya que el miedo cuida la viña, hacen también que la gente se retraiga, los puntos y cosas por el estilo están ahí. Bien, esas modificaciones se han hecho, pero se dice hagamos más aquí, encarguemos inspección a las inspecciones de trabajo en esta línea.

Lo único que me interesa subrayar aquí —y ayer me lo hacían notar algunos amigos empresarios con los que tuve la oportunidad de hablar de esto— es que leyes tenemos ya bastantes. Hay muchas leyes, y aquí se dijo antes, lo importante es que se cumplan. No pongamos albarda sobre albarda, por un lado, por otro, esto tiene un coste para la empresa, y en estos momentos de crisis está uno para pocas florituras. Corremos un riesgo importante de excesiva burocratización si esto sigue adelante y, sobre todo, no nos volvamos locos. Hay que ser conscientes de que el noventa y tantos por ciento del tejido empresarial en España y en Europa son pymes y microempresas. Son casi el 90 por ciento del 90 por ciento, y los autónomos son muchos, y si a esta gente se le exige todavía más y con alto coste, eso no digo que no se haga, pero tiene otra contrapartida.

¿Qué propongo yo? Pues no hay que ir a Salamanca para proponer esto y ya se dijo aquí de alguna manera. Yo propongo alinear esto con la responsabilidad social de la empresa. Esta responsabilidad consiste en cumplir la ley, pero también consiste en, voluntariamente —y voluntariamente es porque quiere la empresa—, ir más allá de la ley. ¿Y por qué va a querer la empresa ir más allá de la ley? Hay muchas razones. Lo de apelar a la cuenta de resultados es una. Esa es obvia pero hay otras muchas. No les voy a dar una clase ni les voy a cansar con estos temas, pero hay modos de que las empresas compren responsabilidad corporativa o responsabilidad social empresarial. Voluntariedad, por lo tanto, voluntad de ir más allá de la ley, diálogo. Esta manera de ver las cosas implica diálogo, implica identificar grupos de interés legítimos con los que entrar en contacto, conocer sus inquietudes, responder a sus demandas. Ahí están los trabajadores, los sindicatos, las administraciones públicas, los expertos. Yo creo que habría que aprovechar e ir poniéndolo encima de la mesa para que cale despacio. Como decía la anterior compareciente, esta es una carrera de fondo a largo plazo. Hay que empezar para

que las cosas vayan calando despacio, pero hay que empezar.

Yo creo, y esto se lo digo de manera sincera, que deberían ustedes tomar en consideración la posibilidad de trabajar —a lo mejor estoy diciendo una obviedad y descubriendo el Mediterráneo, pero es mi obligación decirlo— en línea con lo que se ha gestado hace escasamente un año o un año y pico que es el Consejo Estatal de Responsabilidad Social de la Empresa. Si no me confundo, está en el marco del Ministerio de Trabajo e Inmigración. En todo caso es un ente que nació después de un proceso de reflexión largo, de una comisión de expertos, de una subcomisión parlamentaria, es decir, de un debate nacional a nivel de toda España donde diversas voces e interlocuciones tuvieron lugar y ahí está. En teoría es un órgano creado para asesorar al Gobierno en materia de responsabilidad social y están representados en él las patronales, las empresas, los sindicatos, los partidos, las asociaciones, la sociedad civil, las escuelas y universidades, etcétera. Creo que para buscar sinergias sería interesante que esta institución tuviera cancha aquí.

Voy terminando, señorías. ¿Qué pueden hacer las empresas? Lo primero que deberían hacer, en mi modesta opinión, sería apostar por el valor seguridad en serio, por razones, las que se quieran: de tipo pragmático, económico o estratégico; por razones de más calado, de tipo humano, por cualquiera de ellas. Gato blanco o gato negro, lo importante es que coja ratones, que los cace bien. Que lo asuman las empresas. ¿Y quiénes son las empresas? Son unas figuras jurídicas encarnadas en líderes, en personas, en empresarios, en emprendedores, en individuos, en campeones que marcan el tono de la organización. Hay que llegar a ellos y convencerlos de que esto es importante y merece la pena. ¿Qué pueden hacer las empresas? Hay que declinar esa pregunta, es demasiado amplia. Hay que decir que depende. ¿De qué? Del tipo de empresa y del sector. Hay empresas claramente concernidas por esta cuestión y otras concernidas más tangencialmente. Por ejemplo, las empresas que se dedican a transportar viajeros o mercancías más o menos peligrosas son una cosa; las empresas que se dedican a fabricar automóviles, transportes, camiones, autocares son otra; las empresas aseguradoras son otra cosa, pero todas ellas tienen un aire de familia que comparten en este caso unas responsabilidades peculiares y, de hecho, con unas posibilidades de colaboración muy fructíferas. Aquí se habló antes de Mapfre y del Instituto Mapfre de Seguridad Vial. Hicieron una *joint venture* hace unos años— si no me equivoco de mis lecturas de estas semanas— entre la General Motors y el Instituto Mapfre de Seguridad Vial para poner en marcha un plan y atacar el tema de la seguridad vial en el polígono de Figueruelas, que está a 30 kilómetros de Zaragoza como ustedes saben. Es interesante. Se puede ver en Internet, se puede descargar como hice yo y puede leerse. Hay ejemplos de cómo una empresa de un sector y otra empresa de otro sector juntan esfuerzos y hacen esto. Pero, fíjense

ustedes, curiosamente, cuando uno va a las memorias de responsabilidad social de General Motors, no encuentra mención de esto. Vuelvo a encontrar, desde la perplejidad, el hecho de que no lo identifican como elemento de responsabilidad social, y lo es. Luego están las empresas que no son de ese sector sino que son de titularidad pública. En esto, las empresas de titularidad pública, precisamente por el hecho de que lo son, podrían ser pioneras, podrían ser proactivas, podrían echar la pata pa lante, podrían decir vamos a hacer esto así, vamos a mandar un ejemplo a ver si tiene efecto arrastre, etcétera. Y las empresas de cualquier sector o tamaño, ¿qué pueden hacer? Yo creo que depende también aquí no del sector sino de las funciones. A los conductores profesionales o a los comerciales hay que tratarlos de una manera un poco más sistemática; esto preocupa, la flota tiene que estar bien, las infraestructuras en los polígonos tienen que estar bien en la medida de lo posible por parte de la empresa, etcétera. Y con cualquier otro empleado de la empresa que lo único que hace es ir y venir a trabajar, ¿qué se puede hacer ahí? Muchas cosas. Primero, concienciar y divulgar acerca de la importancia que esto tiene —como se dijo antes—; si no empezamos por sensibilizar a la gente, no lo solucionaremos nunca. Los cursos de formación, a los que se aludía antes, para sensibilizar a los empresarios me parecen muy buena iniciativa, pero lo bueno es que esto vaya cayendo, vaya bajando, vaya permeando la organización hasta llegar al nivel básico que es el nivel del individuo, del empleado, del trabajador. ¿Cómo se puede hacer esto? Está inventado todo. Desde cursos de formación, antes se abría el debate de si presenciales, *on line*, o si, después o mixto entre el trabajo y fuera. Ya se veía, dependería, pero ciertamente hay cursos que dar a los empleados y hay intranet en la que colgar noticias e informaciones o hay artículos que escribir y publicar en las revistas, boletines, *newsletters*, o como se quiera llamar. Eso es así.

En definitiva, se trataría de que la empresa, sin caer en el paternalismo, que no procede, apelara a la autonomía responsable de los sujetos, de sus trabajadores: autonomía responsable de los trabajadores. ¿Qué más debe hacer? Debe institucionalizar esto en documentos, en protocolos, en políticas. Si dices que te interesa, déjalo por escrito y explícalo, institucionalízalo. Si no vas a reconocer o por lo menos a premiar la buena práctica, al menos trata de no incentivar perversamente, de hacer las cosas al contrario. Es decir, hay incentivos perversos o hay desincentivos a olvidarse de la seguridad, máxime en situaciones donde lo importante es hacer crecer a corto plazo la cuenta de resultados como sea, y eso trae consecuencias a medio plazo probablemente negativas. ¿Por qué hacer todo esto? Yo respondo que hay cuatro razones. Una es por ética empresarial; otra es por responsabilidad social; una tercera es por un concepto que todavía no ha calado en España, pero que calará, que es por ciudadanía corporativa; y, si se quiere, por sostenibilidad de la empresa y la economía. Son cuatro razones de bastante peso.

Y ya, llevándonos el gato al agua, ¿qué podemos hacer los que formamos futuros directivos, futuros managers, futuros empresarios, futuros emprendedores? Aparte de dar un curso anual de media jornada —como se propuso antes— tenemos que hacer lo que sabemos hacer, que es investigar, investigar y poner a la gente en los grupos de investigación en las universidades a buscar datos, a perfilar y a mejorar las estadísticas, a conocer las conexiones y las recurrencias, a averiguar las causas y las consecuencias, a proponer opciones y mejores prácticas, con el ánimo de ir perfeccionando e ir ayudando a que la sociedad sea más vivible, más segura, en definitiva, más humana. Yo creo que ahí tenemos un filón y aprovecho la oportunidad que se me brindó para pensar estas cosas que nunca había pensado hasta que el otro día don Ignacio Landaluce me invitó a venir aquí. Digo que agradezco esto porque va a ser tema de tesis o tema de trabajo en el marco de la cátedra en la que yo me muevo, donde la gente viene buscando material que investigar. Espero no haberles cansado mucho y con esto termino mi intervención.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Tiene la palabra don José Ignacio Landaluce, del Grupo Popular, que ha pedido la comparecencia.

El señor **LANDALUCE CALLEJA:** Bienvenido a esta Comisión. A sus palabras como académico, para ubicar, deberíamos unir parte de su currículum. Esta bienvenida a don José Luis Fernández Fernández debe llevar aparejado el esfuerzo realizado en su formación y vida académica, como que es doctor en filosofía y master en administración y dirección de empresas, es catedrático de la facultad de Ciencias Económicas y Empresariales y es director de la cátedra, Javier Benjumea, de ética económica y empresarial. Ha estado once años como coordinador de ética de las profesiones de la Universidad Pontificia Comillas y, del año 2000 al año 2003, fue vicerrector de relaciones exteriores y extensión universitaria de la citada universidad. Adorna también su trabajo que ha sido presidente de ética, economía y dirección de la Asociación Española de Ética, de la Economía y de las Organizaciones. Ha sido miembro de la junta directiva de la Red Europea de Ética. Forma parte actualmente de la comisión de responsabilidad social corporativa de AECA y es miembro del consejo asesor editorial de la revista *Perspectivas éticas*. Después de distintos artículos y libros que ha escrito sobre la responsabilidad social corporativa, gobierno corporativo, ética y empresa, hoy su exposición adorna con varias pinceladas importantes lo que el Grupo Parlamentario Popular entiende que debe apoyarse.

Estamos de acuerdo en que habrá que reflexionar, estamos reflexionando y avanzando y que debemos progresar. En honor a la verdad hay que reconocer que quien primero puso esta pincelada como criterio político fue el director general de Tráfico, don Pere Navarro —quiero que quede constancia—. Estamos

de acuerdo con usted en que habrá que divulgar y llevar a la docencia e investigar sobre esta materia, ya que mucha de la calidad de vida de los trabajadores y de la sociedad en suma lleva aparejada esta búsqueda de aunar esfuerzos en la seguridad vial y en la seguridad laboral. Motivar a la sociedad y a las empresas, como usted bien decía, para que apuesten por ese valor, seguridad, es algo que redundará en beneficio de la sociedad entera. Estoy de acuerdo con usted en que habrá que legislar, por fin, para que ya que esa seguridad vial no está recogida como tal unida a la seguridad laboral, busquemos de una manera más monográfica esa tesis y así la seguridad vial, que ahora no está en la agenda de las preocupaciones laborales, pueda y deba estar recogida en dicha agenda. Esta Comisión, señor compareciente, crea criterio, señorías, y como crea criterio tiene el fin de crear legislación. Con este trabajo, que llevamos enfocando, durante varios meses —¿verdad, presidente?— al final, con esfuerzo y compromiso de la sociedad entera, aunaremos un criterio legislativo que redunde en ese beneficio que estamos buscando.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora doña Rosa Bella Cabrera.

La señora **CABRERA NODA:** Buenos días, señor Fernández, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista quiero agradecerle su presencia en esta Comisión y la interesante exposición que viene a ilustrar aspectos sumamente importantes para la seguridad vial.

Igualmente considero importante mantener que hay que reforzar la tarea de avivar la continua comunicación interadministrativa del Gobierno, las comunidades autónomas y las empresas, ya que de esta manera podremos incrementar los efectos positivos que siempre tendrá la prevención de la siniestralidad así como todo el contexto de los accidentes laborales que podemos encontrar en nuestras carreteras. En este sentido es fundamental llevar a cabo un proceso de normalización en cuanto a su aplicación para la legislación diseñada, a fin de luchar contra las nocivas consecuencias de la siniestralidad vial; por ello tenemos que trabajar denodadamente porque todas las administraciones implicadas puedan aplicar políticas para recortar los índices negativos que cada año podemos encontrar en los tipos de accidentes conocidos como *in itinere* o en misión. No podemos renunciar a mantener viva la lucha de toda nuestra sociedad para que bajo el empuje de la Dirección General de Tráfico se articulen las medidas que nos han ido llevando a modernizar y hacer más efectivas para la seguridad los usos y costumbres en la carretera.

Creo que es justo reconocer los esfuerzos del Gobierno por alcanzar un amplio consenso político y social en aras de obtener el mayor crecimiento económico posible, en el que sindicatos y empresarios tienen un papel preponderante en lo que aquí se ha dado a entender como

ampliación de la cultura de la seguridad vial para normalizar y generalizar todo el amplio espectro de los códigos conductuales y normativos que rigen en la prevención de los riesgos viales, y en los que las empresas tienen un importante papel que jugar. Hemos coincidido en otras ocasiones en que en España teníamos que pasar del mero efecto publicitario a la real efectividad vial alcanzando los tejidos productivos que se hagan en los niveles directivos y organizativos; y esta premisa no debe ser gratuita. Estoy convencida de que por esa senda es por la que podemos situarnos en estándares de excelencia de seguridad vial en nuestros ámbitos empresariales. Todo ello debe llevarnos a plantear la necesidad de seguir progresando en un modelo de seguridad vial que en gran parte viene marcado también por nuestra plena integración en la Unión Europea.

Brevemente quiero hacer hincapié, aunque creo que esta batalla se va ganando, en que la industria automovilística se adapte a unos cánones de seguridad que todos vamos buscando. Aun así el campo que debemos seguir abonando en el tema que hoy nos ocupa es también la formación continua y la exigencia en los criterios de acceso a la conducción responsable. Llegados a este punto y sin que lo considere un atrevimiento por mi parte debido a su docto conocimiento de la materia, nos encontramos ciertamente en un momento en el que no podemos renunciar a elevar los postulados éticos que han de presidir la responsabilidad colectiva en un mundo en el que la vida humana está muchas veces a expensas de la arbitrariedad y las decisiones personales que se manejan en la carretera. Es quizá este aspecto el que nos llevaría a albergar la certeza de que nuestra seguridad, la seguridad de todos, pasa por los conductores individuales, sobre todo cuando el Gobierno se ha decantado por poner en valor el proceder responsable en nuestra relación con la carretera. Adquirir conciencia de lo que acabo de decir, conjuntamente con la aplicación de las medidas correctivas precisas para disminuir la siniestralidad, tiene que estar en el corolario de todos los compromisos de las administraciones para normalizar la responsabilidad social corporativa. Así, creo que se podría minimizar ese alto porcentaje del 40 por ciento de personas que perdieron la vida en accidentes laborales en la vía durante 2007 pues, si fuera de aplicación lo que usted ha dicho hoy aquí, nos iríamos situando en un escenario deseable de seguridad vial en todas las modalidades que pudiéramos considerar.

Sin embargo, me gustaría destacar que en situaciones de crisis económica se hace más necesario que nunca que las empresas sean líderes en la educación y en la prevención. Porque es mucho más barato prevenir el accidente que asumir los costes que conlleva, y por ejemplo, todos los empresarios saben que las facturas de un taller de revisión ya es gasto deducible en el impuesto sobre sociedades con lo que se benefician por el hecho de tener inversiones sociales dentro de la empresa. Usted ha comentado anteriormente que una de las preocupaciones del empresario es aumentar el margen de bene-

ficio, pero también lo es tener incentivos empresariales al gasto. Sin más, le reitero nuestro agradecimiento por su comparecencia hoy aquí.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Para contestar las intervenciones de los grupos tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **DIRECTOR DE LA CÁTEDRA DE ÉTICA ECONÓMICA Y EMPRESARIAL DE ICADE** (Fernández Fernández): Pues, señor presidente, muy poco más puedo decir. Simplemente suscribir de la cruz a la raya todo lo que ustedes dos acaban de decir, no podría estar más de acuerdo. Veo que han seguido con gran interés y con gran tino las reflexiones que yo he ido haciendo y me siento halagado. Sólo quiero aprovechar la oportunidad para darles las gracias en nombre de un ciudadano de a pie a ustedes, que tienen la responsabilidad y la tarea, ingrata a veces, de velar por el bien de

todos, de velar por el bien común. Quiero dejar constancia de mi respeto por su tarea y hago votos para que, en la medida de lo posible, sus trabajos tengan éxito y redunden en una mejor y más segura España y una más segura y próspera nación.

El señor **PRESIDENTE:** Nos ha ilustrado acerca del conocimiento de la empresa. Se ha hablado de una nueva cultura que hay que ir infundiendo a todos los niveles, de que esto es una labor de todos y de que se trata de formar y concienciar y, en definitiva, de trasladar a la empresa esta preocupación también con lo que usted ha dicho, el necesario equilibrio entre costes y beneficios, pero sobre todo pensando en el drama humano que son los accidentes de tráfico. Le despido dándole las gracias por su intervención.

Se levanta la sesión.

**Era la una y cincuenta 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**

