



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2010

IX Legislatura

Núm. 669

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. EMILIO OLABARRÍA MUÑOZ

Sesión núm. 18

celebrada el jueves 2 de diciembre de 2010

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Sobre medidas para fomentar la instalación de espejos en el interior de los vehículos que aumenten la visibilidad del pasajero en el momento de abrir la puerta. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001917.) ... 2
- Relativa al aumento de la pluralidad política en el grupo de trabajo de «Autocaravanas» G 53. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001866.) 2

-
- | | |
|--|---|
| — Sobre exigencia del uso de cascos homologados a los usuarios de motocicletas y ciclomotores. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001981.) | 5 |
| — Para la eliminación de las excepciones médicas a la obligación del uso del casco para los conductores de motocicletas y ciclomotores por razones médicas. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001982.) | 6 |
-

Se abre la sesión a las doce y veinte minutos del mediodía.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **SOBRE MEDIDAS PARA FOMENTAR LA INSTALACIÓN DE ESPEJOS EN EL INTERIOR DE LOS VEHÍCULOS QUE AUMENTEN LA VISIBILIDAD DEL PASAJERO EN EL MOMENTO DE ABRIR LA PUERTA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 161/001917.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a iniciar esta Comisión no permanente de Seguridad Vial con una cuestión de orden que voy a plantear inicialmente. El señor Jané me ha solicitado adelantar su proposición no de ley con la pretensión —que se agradece por parte de la Mesa y del resto de los comisionados— seguramente de retirarla.

Señor Jané, a estos efectos, tiene la palabra.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Gracias, señor presidente.

El Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió tiene presentada ante esta Comisión una proposición no de ley sobre medidas para fomentar la instalación de espejos en el interior de los vehículos que aumenten la visibilidad del pasajero en el momento de abrir la puerta. Pero esta misma proposición no de ley fue ya objeto de un debate en la Comisión el pasado 28 de septiembre. Se llegó a un acuerdo transaccional con el Grupo Socialista, con el diputado César Luena que está justamente aquí a mi lado. El texto del acuerdo transaccional refleja la literalidad de la proposición no de ley que hoy íbamos a debatir y, por tanto, para ahorrar esfuerzos a la Cámara y no duplicar acuerdos que previsiblemente hoy se volverían a producir, la damos por retirada y agradecemos a la Cámara esta deferencia.

El señor **PRESIDENTE**: Muy amable, señor Jané.

- **RELATIVA AL AUMENTO DE LA PLURALIDAD POLÍTICA EN EL GRUPO DE TRABAJO DE «AUTOCARAVANAS» G 53. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO.** (Número de expediente 161/001866.)

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder entonces a debatir la que estaba numerada con el número 1 —como suele ser habitual—, relativa al aumento de la pluralidad política en el grupo de trabajo de autocaravanas G 53. Es una proposición del Grupo Parlamentario Popular y para su defensa tiene la palabra la señora Guerra.

La señora **GUERRA GUERRA**: Efectivamente, la proposición no de ley que trae mi grupo a esta Comisión es para que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a que en el grupo de trabajo de autocaravanas, el G 53, constituido en el seno del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, tenga una representación plural de los grupos parlamentarios y que el mismo no se reduzca a la presencia en exclusiva de una diputada del Grupo Parlamentario Socialista. Esto viene porque el pasado mes de mayo, ante una proposición no de ley del Grupo Socialista que contenía varios puntos, optamos por presentar desde mi grupo una enmienda que claramente reflejaba que dentro de este grupo de trabajo no ha habido una pluralidad durante el tiempo en que ha estado constituido. Es más, en este caso el Partido Socialista decía en el apartado a) Reunir al GT 53 de autocaravanas creado en 2007, como se acordó en el Senado. Y nosotros decíamos: Reunir el próximo mes al GT 53. Teniendo en cuenta que esto fue en el mes de mayo, proponíamos que en junio se reuniera este grupo de trabajo. Al final, la proposición no de ley que salió de esa Comisión fue la del Grupo Socialista, y está claro que nosotros estábamos en lo acertado porque el grupo de trabajo no se ha reunido, sigue sin reunirse, aunque es verdad que esa proposición no de ley se aprobó. Por tanto, teníamos claro que eso no se iba a cumplir y, además, que dentro de ese grupo no se estaba dando la pluralidad que debe haber en cualquier grupo de trabajo.

Nosotros presentamos en julio esta proposición no de ley y estamos debatiéndola hoy, en diciembre. Casualidades de la vida, el viernes 26 de noviembre se hace la convocatoria del grupo de trabajo GT 53 por la Dirección General de Tráfico para el 9 de diciembre. Como creo que las casualidades no existen, sigo diciendo que tiene que haber una representación plural en ese grupo y que además ese grupo tiene que conocer todo aquello que se está haciendo en el mundo de la autocaravana, porque hay muchísimas personas en este país que quieren conocer lo que se hace en ese grupo. No se trata de la instrucción que ya se hizo, la 08/V-74, o del manual de movilidad o de constituir el grupo de trabajo, porque el grupo de trabajo tenía encomendado mejorar sobre todo aquello que tiene que ver con el mundo de las autocaravanas. Dentro de este grupo también se encuentra de manera especial la FEMP, que, como saben, representa a todos los ayuntamientos de este país. También pedíamos nosotros que en ese grupo de trabajo, como está la FEMP y está para eso, se trasladara a los ayuntamientos que dentro de las ordenanzas hay que tener muy clara la instrucción 08/V-74 para que así se hagan las ordenanzas municipales, porque es de obligado cumplimiento. Pero ayer me abordaba la señora Chacón, que es quien presentó en su momento la proposición no de ley. En aquella Comisión mantuvimos un acalorado rifirrafe y yo le decía que no creía que ese grupo se fuera a reunir, y hoy dejo claro que efectivamente ha sido así y que estamos marcando el paso desde el Grupo Popular en todo lo que se está haciendo en materia de autocaravanas. Hablamos de la pluralidad dentro de este grupo y resulta que se convoca el GT 53 y, una más, ayer la senadora me decía: de los diferentes ministerios o que conocen el sector. Pues hoy quiero dejar claro y manifiesto en el «Diario de Sesiones» que la composición del GT 53 de autocaravanas que tiene la Dirección General de Tráfico en su página web es la siguiente: el Senado —no dice nombres— y luego los diferentes ministerios, el de Interior, Medio Ambiente, Fomento; en definitiva, todos ellos. Una cosa más que quiero dejar clara es que no ha habido pluralidad dentro de ese grupo, y si es verdad que no tiene que haber ningún representante político, ¿cómo ha estado hasta el momento un representante político de una sola formación política? Y lo digo porque este documento que traigo es del Ministerio del Interior, de la Dirección General de Tráfico, del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, y estos son los principales acuerdos; está sacado de la página oficial de la Dirección General de Tráfico, y en la clausura de ese grupo se dice: Este grupo de trabajo ha estado constituido por la senadora, la directora del Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los diferentes miembros. Entonces, queremos solicitar que dentro de ese grupo de trabajo estén representados los diferentes grupos políticos. Si eso no puede ser, ¿cómo ha sido así hasta ahora?, ¿por qué ha estado un representante de un grupo político? Pedimos cuentas lógicamente por este tema y lo que queremos es que este grupo se constituya.

Haría una propuesta más, que dentro de esta Comisión y desde luego por parte de la Presidencia y de los diferentes órganos se tenga en cuenta que el propio director general de Tráfico o alguien del observatorio venga a esta Comisión que dé cuentas del trabajo que se está realizando. Seguimos manteniendo, por supuesto, que los diferentes grupos políticos tienen que estar en ese grupo de trabajo y también pedimos cuentas de por qué ha habido una sola formación política, en este caso una representante del Partido Socialista, en ese grupo de trabajo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún diputado o diputada quiere usar un turno en contra? (**Pausa.**)

La señora Chacón va a hacer uso de un turno en contra.

La señora **CHACÓN CARRETERO**: Me sorprende una vez más el tono de la diputada del Grupo Popular habiendo hablado ayer con ella con un tono totalmente cordial. Una vez más me vuelve a sorprender en la Comisión.

En relación con la proposición del Grupo Popular, estamos totalmente de acuerdo con la pluralidad y no pretendemos acaparar ningún tema. Creo que hay falta de información correcta y además de diálogo. Con respecto a la propuesta formulada por el Grupo Popular, este grupo parlamentario tiene que informar de que no hay ningún miembro del Grupo Socialista que forme parte del grupo de trabajo de autocaravanas, que fue constituido en el seno del Consejo Superior de Seguridad Vial el 18 de enero de 2007 para dar cumplimiento a la moción aprobada por el Pleno del Senado el 9 de mayo de 2006 y que finalizó los trabajos que tenía encomendados el 13 de febrero de 2008, día en que se celebró la última reunión y se produjo su clausura. El grupo de trabajo, como bien ha mencionado la diputada, se constituyó —y no se va a volver a constituir uno nuevo— y estuvo integrado por representantes de la Dirección General de Tráfico, Fomento, Medio Ambiente, Junta de Andalucía en representación de las comunidades autónomas, Federación Española de Municipios y Provincias, Plataforma Nacional de Autocaravanistas y Asociación de Fabricantes, Distribuidores y Comerciantes de Autocaravanas. Fue en calidad de impulsora de la moción aprobada por el Senado el 9 de mayo de 2006, que fue invitada a las reuniones de inicio y de clausura del grupo de trabajo, la entonces senadora y hoy esta diputada que les habla, y solo y exclusivamente para explicar los términos planteados en la moción, ya que se desconocía por completo la situación del sector autocaravanista. No había sensibilidad alguna ni en el Gobierno ni en la sociedad española. El sector minoritario del autocaravanismo estaba solo. Por tanto, ante el desconocimiento de la situación del sector hubo que presentar los estudios que el Grupo Socialista en el Senado había estado desarrollando durante los años anteriores en colaboración con el sector autocaravanista y que dieron lugar a la

propuesta de la moción aprobada en el Senado, así como a la última presentada en esta Comisión recientemente sobre el autocaravanismo en España. Como digo, asistí en calidad de impulsora y para mera explicación de los términos planteados en la moción.

La línea actual que trabaja la DGT es convocar al grupo —ya lo ha hecho y no es casualidad; es la preocupación y la instancia de este grupo parlamentario—, que el grupo que está constituido se convoque con el objeto de celebrar la reunión de carácter técnico para analizar y evaluar los avances que se hayan producido desde que fue clausurado dicho grupo en relación con las cuestiones que se abordaron en el mismo y en respuesta a la solicitud que esta Comisión envió recientemente. Debo explicarles que la composición de todos los grupos de trabajo creados en el seno del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial tienen un carácter técnico y especializado, de acuerdo con lo establecido en el artículo 12 del Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo, por el que se regula la estructura, organización y funcionamiento del referido órgano consultivo. Por tanto, ni este Grupo de autocaravanas ni ninguno de los otros que se han creado para otros ámbitos específicos han contado con representación directa de los distintos partidos políticos, por lo que no podríamos aceptar su propuesta, tal y como hablé ayer con usted, porque no podemos trasladar esta Comisión de Seguridad Vial a formar parte de un grupo de trabajo de carácter técnico del Consejo Superior de Seguridad Vial. No podemos llevar los partidos políticos a un órgano del Estado.

Como también le comenté ayer y en pos de la pluralidad que demanda el Grupo Popular en el tratamiento de la problemática del autocaravanismo, el Grupo Parlamentario Socialista propone que sea en el seno de esta Comisión —que es el foro adecuado, parlamentario y de representación política— donde se lleve a cabo el estudio y el debate de dicha problemática en la forma que se crea conveniente, ya sea en la comparecencia de la presidencia del grupo de trabajo GT 53 para exponer las conclusiones de dicho grupo o a través de una subcomisión monográfica o de comparecencias de quienes los grupos estimen oportuno solicitar, en calidad de expertos o representantes del sector. Señorías, estamos dispuestos a trabajar con ustedes y con los demás grupos en el interés que nos une, que es solucionar los problemas de los usuarios de autocaravanas en nuestro país.

El señor **PRESIDENTE**: Es práctica habitual en esta Comisión conceder un segundo turno. Si quiere ser usado por la señora Guerra en este momento, por un tiempo de un minuto, si es posible.

La señora **GUERRA GUERRA**: Solo comentaré dos cosas. Señora Chacón, que nosotras estuviéramos hablando ayer de este tema solo pone en evidencia que yo me he preocupado desde el día de ayer por encontrar un documento oficial del Ministerio del Interior —no es algo baladí ni algo que diga el Grupo Popular— donde

dice: Este grupo de trabajo ha estado constituido por la senadora. Este es un documento oficial. Usted qué va a decir, ¿que este documento oficial no refleja la realidad? Usted dice que no ha estado dentro de ese grupo, pero usted ha estado trabajando, con lo que no hay pluralidad dentro del grupo. Además, como usted bien ha dicho, dentro de los grupos de trabajo de la Dirección General de Tráfico no existen en este caso representantes de los diferentes grupos parlamentarios, pero usted ha estado en este grupo y eso es lo que yo le digo. Y le digo más, le pido cuentas de por qué usted ha estado trabajando dentro de este grupo de trabajo, que es lo que yo vengo a hacer a esta Comisión, y después puedo estar de acuerdo con usted —y también lo he dicho con anterioridad— en que dentro de esta Comisión se busquen fórmulas para que desde el sector se sepa qué está pasando.

Por tanto, no tengo ningún problema en estar de acuerdo con usted en que dentro de esta Comisión se vean de manera monográfica los temas de ese grupo de trabajo y sobre todo que los autocaravanistas de este país sepan exactamente qué está ocurriendo. Pero le digo más, creo que la pluralidad no ha existido dentro de ese grupo de trabajo y que los tiempos los ha marcado usted como le ha venido bien. Lo digo así porque el día 26 de noviembre, cuando ya se sabía que el día 2 íbamos a tener esa Comisión, es cuando se recibe del GT 53 esa convocatoria de reunión del grupo de trabajo para el 9 de diciembre. Usted no estuvo de acuerdo con nuestra proposición no de ley en la que le decíamos que en un mes se tuviera en cuenta trabajar y reunir al grupo. Por lo tanto, el tema queda aclarado desde el Grupo Popular. Que haya pluralidad dentro del grupo de trabajo es lo que exigimos y que dentro de la Comisión se vean las fórmulas para mantener informados a los ciudadanos de este país en lo que se está haciendo en ese grupo de trabajo.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Chacón, me imagino que también querrá hacer uso de un turno.

La señora **CHACÓN CARRETERO**: Simplemente quiero decir dos palabras. Cada uno tiene su punto de vista. Lamento que no entienda, que no haya oído o no haya comprendido mis palabras. No he formado parte de ese grupo, se lo reitero. Yo no he trabajado en el grupo técnico; simplemente trasladé y expliqué los planteamientos de la moción de la que fui portavoz y proponente en el Senado. El grupo de trabajo consideró necesario que se le trasladasen las explicaciones, los planteamientos y la presentación de la situación del sector en aquel momento, de lo que el Grupo Socialista se ocupó —afortunadamente, porque nadie se había ocupado antes— y éramos los que teníamos los estudios, los trabajos y los conocimientos para hacerlo. Desde el grupo de trabajo donde existe pluralidad —porque es la representación del asociacionismo del sector— se nos pidió, por favor, que fuésemos a explicar cuál era la situación y cuál era el contenido y los planteamientos de la moción. No fue casualidad, el impulso, la propuesta

y la preocupación que tiene este grupo siempre se la traslada a la DGT para que se ocupe del autocaravanismo. Y resulta que la DGT se comprometió a convocar el grupo de trabajo antes de que finalizase el año y lo dije en la proposición. Cuando ustedes pedían que se reuniese el mes próximo nosotros decíamos que antes de que finalizase el año se reuniría el grupo de trabajo. Por eso, queda un mes para que finalice el año. ¿Es casualidad su propuesta, o su propuesta se ha hecho antes de que finalice el año? A ver cuál es la casualidad.

El señor **PRESIDENTE**: En todo caso, dado lo confuso del debate que se ha suscitado en relación con esta cuestión, si alguna suerte de protagonismo debe asumir la Comisión de Seguridad Vial, les agradecería que presentasen alguna iniciativa ad hoc para poder conocer cuál es la actuación que es posible realizar desde esta Comisión sobre un tema tan vidrioso como el debatido.

— **SOBRE EXIGENCIA DEL USO DE CASCOS HOMOLOGADOS A LOS USUARIOS DE MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001981.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la tercera proposición no de ley, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la exigencia de uso de cascos homologados a los usuarios de motocicletas y ciclomotores. Para su defensa tiene la palabra la señora Álvarez.

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: En el mundo de las motos, como todos sabemos, la seguridad es de vital importancia pues, como siempre se dice de forma coloquial, el cuerpo del motorista es como la carrocería del coche. Es evidente que hay que protegerlo contra las inclemencias del tiempo, los golpes y posibles contusiones en general, pero, en particular, la cabeza del motorista es la parte más vulnerable del cuerpo. A principios del siglo XX se empezaron a utilizar los primeros cascos de motos y poco a poco fueron evolucionando hasta los actuales, cuyos materiales, gracias a los constantes avances de las nuevas tecnologías, son mucho más resistentes, ligeros y con una gran capacidad de absorción. A la hora de elegir un casco —creo que esto también es coloquial— hay que pensar en una serie de requisitos personales que van unidos directamente a la moto y al uso que se haga de ella. El casco debe de ser aerodinámico, para asegurarse su posición sin tirar de la cabeza; no tiene que impedir los movimientos laterales de la cabeza y, además, ha de favorecer la visión frontal y lateral a través del visor antivaho. El casco debe de estar homologado y su seguridad debe ofrecer una absorción completa de las ondas que produce un golpe en la cabeza para que no afecte directamente al cráneo y la masa encefálica.

Los automóviles club españoles y europeos han realizado un análisis sobre la seguridad de los cascos para motos y en el mismo incorporaron una serie de consejos primordiales sobre su uso. Recomiendan el uso de cascos integrales frente a los de tipo *jet*, los americanos, porque evitan lesiones faciales que, en ocasiones, pueden ser mortales y porque protegen los ojos de las partículas del aire que impactan en la córnea de los motoristas. En general, recomiendan comprar cascos de colores vivos y claros, además de combinarlos con reflectantes. Hay más recomendaciones que el que tenga interés puede acceder a este informe y lo puede ver de forma completa. En aras a la brevedad he resumido lo que considero más importante.

Lo que nos interesa, al fin y al cabo, es compatibilizar la norma que tenemos actualmente con las necesidades de seguridad en los cascos que hemos descrito de forma resumida. El artículo 118 del reglamento de circulación aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, exige que los conductores y ocupantes de los ciclomotores lleven cascos de protección homologados o certificados. La norma de certificación se permite exponer con absoluta claridad y de forma totalmente imprudente diferentes aspectos inciertos, por no decir falsos, como, por ejemplo, que los cascos que utilizan los usuarios de motocicletas no son adecuados para el uso en ciclomotores; los ciclomotores desarrollan una velocidad muy reducida; los cascos de motocicletas homologados por el R22 están faltos de visibilidad lateral y audición; los casos de motocicletas homologados por el R22 son excesivamente pesados; los cascos de motocicletas homologados por el R22, por su gran volumen y consistencia, son desproporcionados. Visto todo lo anterior y sobre la base de la realidad tecnológica de los vehículos debería considerarse inmediatamente la necesidad de hacer desaparecer una norma de certificación atrevida, desconsiderada y poco meditada, que a fecha actual no tiene razón lógica de existencia y que perjudica gravemente la seguridad pasiva de los usuarios de ciclomotores.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta esta propuesta que esperamos que sea aprobada por el resto de grupos parlamentarios: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a realizar las modificaciones normativas necesarias para exigir a los usuarios de ciclomotores y motocicletas el uso obligatorio únicamente de cascos homologados.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Souvirón, tiene la palabra para fijación de posición.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Si tuviéramos que explicarle a quienes nos siguen que después de seis años y medio de existencia de la Comisión estamos debatiendo que los motoristas deben utilizar cascos homologados probablemente produciríamos un desconcierto fuera de lo común. Parece que es evidente y es un asunto que está suficientemente solucionado. Hubo una directiva, la

Directiva comunitaria 1989/686, de 21 de diciembre del año 1989, con la que se trató de armonizar lo que las legislaciones internas debían incorporar sobre los mecanismos de seguridad que debían llevar los elementos de protección individual, tanto en el ámbito laboral como en el ámbito de la seguridad vial, porque se incluían los cascos de los motoristas. Por tanto, a partir de ese momento y a partir del momento en que la normativa comunitaria es incorporada a la legislación nacional, lo único que corresponde es que el órgano interno que se ocupa de la inspección de esta materia, en este caso el Ministerio de Industria, se encargue de que solo aquellos cascos que tienen marcado CE sean los que se utilicen. Además, es tan evidente que cualquier otra solución sobra. Debe ser que una vez más se produce la consabida descoordinación entre los distintos ámbitos de la Administración sobre un asunto que, sin duda, es de vital importancia. Si Industria hubiera hecho su trabajo probablemente no estaríamos ahora utilizando nuestro tiempo en debatir este asunto. Si hay por ahí una normativa que hablaba de cascos homologados y cascos certificados, probablemente la Dirección General de Tráfico tendría que haber instado al Ministerio del Interior a que hiciera la orden ministerial correspondiente para que esto desapareciera.

Por tanto, me parece que una vez más lo que se pone en evidencia es que la iniciativa me parece innecesaria y que, en todo caso, delata una falta de coordinación y de autoridad que pueda decirle al Ministerio de Industria que haga su trabajo si no lo hace. Por otra parte, sería bueno recordar, ya que hablamos de motoristas, que además de los cascos hay otras cosas que hay que solucionar, como por ejemplo el asunto de los guardarraíles que ya están homologados y que es hora de que se vayan instalando los que son seguros y no agresivos, o el de las marcas viables en las carreteras para que no sean deslizantes. En cualquier caso, ante lo evidente, no podemos más que votar que sí. A partir de ahora me callo porque el tiempo que utilizemos en esto sobra desde el principio, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: No sé si la señora Álvarez quiere hacer uso de un brevísimo turno de fijación. **(Denegación.)**

— **PARA LA ELIMINACIÓN DE LAS EXCEPCIONES MÉDICAS A LA OBLIGACIÓN DEL USO DEL CASCO PARA LOS CONDUCTORES DE MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES POR RAZONES MÉDICAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001982.)**

El señor **PRESIDENTE**: Para finalizar el debate previsto para esta Comisión pasamos a la proposición número 4, relativa a la eliminación de las excepciones médicas a la obligación del uso del casco para los conductores de motocicletas y ciclomotores por razones médicas, presentada por el Grupo Socialista y para cuya defensa tiene la palabra el señor Tabuyo.

El señor **TABUYO ROMERO**: Señorías, dentro de las actuaciones y planteamientos de las políticas de seguridad vial ocupa un papel muy relevante todo lo referido a la prevención como elemento fundamental para la reducción de la siniestralidad y, sobre todo, aquella con resultado de muerte. Ha sido y sigue siendo una apuesta importante o, mejor dicho, la apuesta con mayúsculas, la definición de todo tipo de elementos, políticas y sistemas que caminen en la dirección de crear las mejores condiciones para que la circulación sea una actividad donde la concienciación de los conductores y la utilización de los más diversos sistemas de seguridad, así como la introducción de elementos correctores en los viales, garanticen la protección y, por tanto, la reducción a mínimos de la siniestralidad.

Las especiales características que reviste el uso de motocicletas y ciclomotores, así como los condicionamientos de todo tipo que sufren y que, como ustedes conocen, van desde las incidencias climatológicas hasta una mayor vulnerabilidad derivada de las condiciones de la circulación, las características de las vías y la imprevisibilidad de los diversos elementos que interactúan en la realidad cotidiana de los tráficos urbanos, recomiendan extremar los controles y las medidas. Las leyes que nos hemos dado hasta este momento han procurado poner en valor la prevención y las políticas activas para lograr un mayor y mejor conocimiento de las causas y las consecuencias de los actos generados en la utilización de ciclomotores y la necesidad de proteger lo más valioso, la vida. Si revisamos la serie histórica de los últimos años durante el periodo 2003 a 2009, vemos que la siniestralidad ha sufrido variaciones que en el caso de los ciclomotores ha pasado de los 176 en 2003 a los 76 de 2009, con una variación en este periodo de un menos 56,8 por ciento, mientras que en el caso de las motocicletas pasamos de las 233 del año 2003 a las 283 del año 2009, con un punto álgido en el año 2007, en el que se registraron 425 muertos, lo que representa una variación del 21,5 por ciento.

La utilización del casco que recoge la ley ha recorrido un largo camino y ha conocido campañas masivas para asentar entre la población la urgencia y la necesidad de evitar los riesgos innecesarios de ofrecer mayores flancos de vulnerabilidad de los que ya se tienen y, aunque parezca mentira, a lo largo del tiempo alcanzar el uso generalizado de lo que hoy disfrutamos ha supuesto un largo esfuerzo de tenacidad y voluntad para lograr instalarnos en los índices en los que hoy nos movemos.

A pesar de los grandes avances, todavía hay un porcentaje significativo que, utilizando de manera engañosa el artículo legal de exención del uso del casco por razones médicas, apuesta por seguir jugando a la ruleta rusa de enfrentarse a los extraños designios del azar a pecho descubierto, si se me permite la expresión coloquial. Durante el año 2009, y volviendo a la estadística, no utilizaban casco en motocicletas el 3 por ciento de los fallecidos en carretera —10 por ciento en el año 2003— y el 13 por ciento de los fallecidos en zona urbana —19 por ciento en 2003—. En lo referido a ciclomotores, los

datos se elevan hasta el 27 por ciento en carretera —en 2003 era el 46— y el 18 por ciento en zona urbana —en 2003 el 27 por ciento—. El reglamento general de circulación, en su artículo 119.3, recoge la exención por la que se permite circular con cualquier motocicleta por cualquier escenario público sin que sus usuarios hagan uso del preceptivo casco al eximir de lo dispuesto en el artículo 118.1 —el referido a la obligación del uso del mismo— a las personas provistas de un certificado de exención por razones médicas graves, certificado que deberá indicar su periodo de validez y estar firmado por un facultativo colegiado en ejercicio. La picaresca, joya del arte literario español que ha dado al mundo grandes obras y personajes y que ha sido vulgarizada en la práctica no tan literaria de muchos de los aspectos de la vida cotidiana, acaba por convertir el uso de una excepción en un abuso para justificar las cosas más peregrinas, y aquí es donde se produce la paradoja: practican el riesgo y cuando son requeridos resulta que tienen una exención médica que, como decimos en Galicia, se puede explicar *daquela maneira*, es decir, muy difícilmente. El mantenimiento de esta exención ya no se justifica técnica ni legalmente, ya que si alguien no puede usar casco, menos podrá estar sometido a la práctica de actividades de riesgo como puede ser la actividad de la que hoy hablamos. La mejor profilaxis es aquella que nace de la eliminación de todo tipo de elementos que, lejos de favorecer la prevención, produce situaciones paradójicas que hoy por hoy no tienen una justificación especial. Las mayores y más importantes asociaciones de moteros, como la Asociación Mutua Motera, por citar un ejemplo, piden también la eliminación de esta exención en un ejercicio claro de responsabilidad y poniendo de manifiesto que la protección de la vida y la eliminación máxima de riesgos es la manera de comportarse y de trabajar para garantizar que circulamos por las grandes avenidas que pueden hacer posible alcanzar los mejores estándares de seguridad en este tipo de conducción. Por ello, y para evitar situaciones paradójicas y el uso de pedagogías que vayan en la dirección contraria de la conveniencia del incremento de la prevención, hoy presentamos esta iniciativa que espera obtener el apoyo unánime de todos los grupos, por lo que representa y también por los fines que persigue. (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Tabuyo, muchas gracias por su concisión y, si me permite, sobre todo por su elocuencia.

A efectos de fijar posición tiene la palabra el señor Maldonado.

El señor **MALDONADO FERNÁNDEZ DE TEJADA**: Señorías, el Grupo Popular va a votar a favor de esta proposición no de ley por todas las razones que ha argumentado el proponente, pero además porque pensamos que esta exención tendría cabida en su momento por las propias características de los cascos que entonces se estaban utilizando. En la anterior proposición no de

ley hemos visto la evolución de los cascos, homologados o certificados hoy día, por lo cual pensamos que una persona que no pueda utilizar un casco de moto hoy posiblemente tiene una dolencia que le impide también conducir un ciclomotor. Es decir, aparte de la picaresca que por supuesto se da y, como bien decía mi colega, ahí están las muestras históricas en nuestro país de ese género, pensamos que posiblemente personas que en este momento no puedan utilizar un casco de ciclomotor homologado deben de tener una lesión muy grave en esa parte de su cuerpo, en la cabeza, que incluso les impida la propia circulación. En consecuencia, siendo el casco, como se ha demostrado en infinidad de ocasiones, la forma más segura de preservar la vida en caso de accidente puesto que, como muy bien se ha visto a lo largo de esta sesión, la propia carrocería de la moto es el cuerpo del motorista, y siendo la parte más sensible la cabeza, no podemos permitir que circule gente sin casco ateniéndose a esta excepción que, a día de hoy, creemos que sinceramente ya está obsoleta y fuera de lugar. Por tanto, mi grupo votará a favor de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Maldonado, ha sido usted igualmente elocuente. Puesto que no se perciben discrepancias en las intervenciones de ambos no parece pertinente ofertar un turno nuevo y vamos a proceder a las votaciones. (Pausa.)

Votamos la primera proposición, relativa al aumento de la pluralidad política en el grupo de trabajo Autocaravanas G 53.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 17; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

A continuación votamos la tercera —la segunda ha sido retirada por el señor Jané—, relativa a la exigencia del uso de cascos homologados a los usuarios de motocicletas y ciclomotores.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Procedemos a votar la cuarta, relativa a la eliminación de las excepciones médicas a la obligación del uso del casco para los conductores de motocicletas y ciclomotores por razones médicas.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Se levanta la sesión.

Era la una 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**

