



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2011

IX Legislatura

Núm. 705

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. EMILIO OLABARRÍA MUÑOZ

Sesión núm. 19

celebrada el martes 15 de febrero de 2011

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposición no de ley sobre prevención laboral y seguridad vial. Presentada por los grupos parlamentarios Socialista, Popular en el Congreso, Catalán (Convergència i Unió), Vasco (EAJ-PNV), Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y Mixto. (Número de expediente 161/002043.)

2

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

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a iniciar la Comisión de Seguridad Vial prevista para hoy con un único punto en el orden del día, que es el debate y aprobación de la proposición no de ley suscrita por todos los grupos parlamentarios representados en esta Comisión. Esta proposición no de ley tiene su origen en el compromiso asumido por la Comisión de incorporar a los planes de seguridad previstos en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, y en el contenido obligacional en su caso de los convenios colectivos, medidas de seguridad que acojan a los automovilistas que sufran un accidente in itinere o sufran un accidente en misión; ambos tienen la característica de accidente de trabajo, sin embargo no están incardinados desafortunadamente —laguna de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, más de una vez anunciada— en los planes de previsión y de previsión, y tampoco forman parte del contenido obligacional de los convenios colectivos, obviamente tampoco del contenido normativo.

Quiero felicitarlos por la unanimidad, por el gran consenso de que ha sido objeto la recepción de esta iniciativa, por la ayuda prestada por los múltiples comparecientes que nos han ilustrado a todos los miembros de esta Comisión, y sin más iniciamos el debate mediante la defensa de la única enmienda presentada a la misma por el Grupo Popular.

Para su defensa el señor Souvirón tiene la palabra.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: También fijaré posición sobre el acuerdo que entre todos hemos conseguido con respecto a la iniciativa que hoy vamos a votar. El compromiso social es un requisito imprescindible para la mejora de un asunto que a todos nos concierne de forma importante, como es conseguir mejores niveles de seguridad vial. Por tanto la incorporación del mundo empresarial a la lucha frente a un asunto como el de la inseguridad vial no solo es una noticia necesaria, sino que es una buena noticia. Esa es la dinámica hacia la que nos encaminamos con la iniciativa que hoy vamos a votar, y que es el resultado, como bien ha dicho el señor presidente, de un trabajo desarrollado en esta Comisión y ante la que han comparecido expertos que nos han ilustrado suficientemente, dándonos una visión amplia y en muchas ocasiones complementaria sobre el asunto que tratamos, de las conclusiones a las que hemos llegado los distintos grupos parlamentarios, y después de la puesta en común, que tampoco ha sido muy difícil, porque la verdad es que todos los grupos parlamentarios prácticamente estuvimos de acuerdo en las medidas que había que adoptar para incorporar un asunto como el de la seguridad vial a la empresa, algo absolutamente necesario cuando los datos nos dicen que el 50 por ciento aproximadamente de los accidentes laborales son accidentes viales, son accidentes de tráfico, porque en la empresa interactúan productores, consumidores, provee-

dores, y todo eso hace que se produzca una movilidad y que estén incardinados en el sistema del tráfico, y que por tanto se produzcan tanto accidentes in itinere como accidentes en el desarrollo del propio trabajo. Eso es lo que hay que abordar y lo que esta Comisión ha decidido hacer con la iniciativa que hoy debatimos.

Se plantean medidas del más diverso tipo, que van desde modificaciones sustanciales en la legislación como en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, para incorporar entre ellos a los que se derivan de los accidentes de trabajo, del propio Estatuto de los Trabajadores para incorporar en la negociación colectiva el criterio sobre el tráfico y sus consecuencias en el mundo laboral, o del desarrollo de la Ley de Seguridad Social para elaborar un reglamento que fije concretamente el concepto de accidente in itinere, de acuerdo con el que ha ido decantando en el transcurso del tiempo la jurisprudencia; va desde eso hasta profundizar en un mayor conocimiento de por qué se producen los accidentes en la empresa —por cierto, sería muy interesante trasladarlo también fuera de la empresa y que la Dirección General de Tráfico de una vez por todas decidiera conocer las causas últimas de los accidentes—, pasando por los incentivos a las empresas o el efecto ejemplificador por el que se trata de que sea la propia Administración y sus empresas las que incorporen en primer lugar a su gestión los planes de seguridad vial y los análisis de esta materia; desde eso hasta que las propias empresas se ocupen del asunto.

Compartimos la iniciativa en sus términos, y eso sí, hemos presentado una enmienda porque nos parece que en ese efecto ejemplificador que tiene que hacer la Administración sería conveniente en este momento abordar una reforma del reglamento de riesgos laborales de la Guardia Civil para incorporar medidas específicas en lo referido a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. No hay duda —y los datos están sobre la mesa— de que el trabajo de la Agrupación de Tráfico es especialmente penoso y peligroso, y que la Dirección General de Tráfico tiene competencias en cuanto a la dotación de medios y en cuanto a la organización del trabajo de esta agrupación. Por tanto nos parece que es un momento apropiado para que se tengan en cuenta estas circunstancias y se actúe en consecuencia. Ese es el sentido de nuestra enmienda que no entendemos por qué no puede ser asumida por los restantes grupos, porque independientemente de que el Real Decreto 179/2005 establezca un sistema de prevención de riesgos laborales para la Guardia Civil, es un marco que abarca a la Guardia Civil en su totalidad y sin embargo no especifica las especiales circunstancias de la Agrupación de Tráfico. Ese es el sentido de nuestra enmienda y con ese carácter la defendemos.

El señor **PRESIDENTE**: No habiendo más enmiendas presentadas, iniciamos un turno de fijación de posiciones. Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana el señor Canet tiene la palabra.

El señor **CANET I COMA**: Un análisis detallado de las cifras ha puesto de manifiesto la existencia de un grave problema en relación con los accidentes in itinere. Desde que se recogen estadísticamente, los datos de mortalidad en la carretera son los menos malos, es cierto, sin embargo los accidentes in itinere descienden mucho menos de lo que apuntan las estadísticas. La razón es que seguramente son escondidos o están escondidos —depende de cómo se quiera interpretar— y contabilizados como accidentes de tráfico, pues lo que se produce realmente son accidentes de trabajo de transportistas, comerciales, camioneros, que están siendo mal encuadrados, y que por tanto no están siendo objeto de evaluación y prevención por parte de los empresarios, al menos en los términos en que sería absolutamente imprescindible.

Nos parece necesaria una visión conjunta de los problemas de accidentalidad en los trayectos de ida y vuelta al trabajo en general, y en la sufrida por los profesionales del transporte en particular, desarrollando planes de movilidad en las empresas que potencien el transporte colectivo sobre el individual, implicando a los gobiernos para que incentiven el transporte público con abonos especiales para trabajadores e implantando nuevas formas de trabajo que no impliquen el desplazamiento innecesario de los trabajadores. **(El señor vicepresidente, Ruiz Llamas, ocupa la Presidencia.)** Dicho esto a modo de introducción, hay que decir que —y pese a las palabras que comprendo perfectamente del señor Souvirón— en esta proposición no de ley firmada por todos los grupos se continúa la tónica del trabajo coordinado, al margen de las disputas partidistas; trabajo que creo muy bien hecho: escuchando primero a los expertos y consensuando luego un texto de conclusiones para instar al Gobierno, pese a que se haya presentado una enmienda.

Para terminar haré un breve repaso a lo que desde nuestro grupo, y estando de acuerdo en todo con el contenido de la proposición no de ley, destacaríamos de ese exhaustivo contenido. En cuanto a las modificaciones legislativas a que se insta, desde nuestro grupo destacamos la propuesta de regulación de los cuatro requisitos para la consideración de accidente in itinere que hasta ahora la justicia contempla, o la inclusión de módulos sobre seguridad vial, accidentes de tráfico y su prevención en los programas que siguen los aspirantes a delegado de prevención en las empresas. También, por qué no, la incorporación de cláusulas específicas referidas a la seguridad vial en las negociaciones colectivas. En el seguimiento de los datos de la accidentalidad, a nuestro entender lo más relevante es la apelación a la necesidad de coordinación en el suministro de datos entre la DGT y el Ministerio de Trabajo, y también otros ámbitos que se anuncian en el apartado de participación como son la coordinación con las comunidades autónomas, y especialmente el impulso al cambio modal que ha de permitir primar, como he dicho antes, el transporte público. Como se afirma en la proposición no de ley, se debería llegar a

este objetivo incluso con incentivos fiscales. Sobre promoción en las empresas pensamos que es necesario exhibir públicamente y sin complejos el compromiso de cada empresa y la creación de un premio anual a las mejores prácticas en seguridad vial. Queda así muy bien explicitado en la proposición no de ley. En suma, hay que realzar con orgullo el trabajo hecho. En este apartado el liderazgo lo deben ejercer las administraciones públicas, sin olvidar extremar la intensidad en el registro de los datos de accidentes de tráfico de los trabajadores para posteriores análisis y valoraciones, junto con la conveniencia de incentivar la disposición de elementos de seguridad activa y pasiva en los vehículos.

Termino, ahora sí, recordando que creemos que en el texto que se propone para su aprobación se termina de la mejor manera posible: pidiendo que en el plazo de un año se pueda celebrar un encuentro para intercambiar impresiones sobre los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo y su prevención. Por lo tanto damos con entusiasmo apoyo al texto propuesto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Para fijar posición tiene la palabra don Emilio Olabarría, del Partido Nacionalista Vasco.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: En relación con esta proposición no de ley sucede lo que está sucediendo desde que se inició el funcionamiento de esta Comisión, lo cual no sé si es algo que constituye un activo de carácter político o una suerte de atrofia, si me permite la reflexión. Aquí se aprueban todas las iniciativas por unanimidad, con escaso debate, y además un debate basado en la empatía entre los argumentarios de todos los grupos parlamentarios, y tengo la impresión de que no va a ser diferente la aprobación de esta proposición no de ley, en primer lugar porque nosotros, de forma bienintencionada, presentamos siete propuestas de resolución para incorporar a la proposición y nos encontramos con la sorpresa en este caso de que las siete han sido incorporadas ya al contenido material de la proposición no de ley. Luego no tiene sentido prácticamente ni defenderlas. En todo caso nos parecía importante, señor presidente, remarcar lo siguiente. En el ámbito de la negociación colectiva laboral y el contenido obligatorio de los convenios colectivos, tal como se prevé en el Real Decreto Legislativo 1/1995, el actual Estatuto de los Trabajadores, no se consigna como obligación incorporar a la negociación colectiva laboral y a las cláusulas de contenido obligatorio todo lo atinente a la movilidad de los trabajadores o a los accidentes de trabajo, a los siniestros producidos fuera del ámbito físico de la empresa, o extramuros del ámbito físico de la empresa. Esta es una carencia relevante que nosotros quisimos poner de manifiesto y que ya la proposición no de ley afortunadamente incorpora a su normativa. Tampoco la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, la Ley 31/1995, incorpora los accidentes que se producen dentro del ámbito físico de la empresa a los planes de seguridad

que con carácter obligatorio y por los interlocutores legitimados se tienen que aprobar, a tenor de los requerimientos de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales; otra carencia o laguna que nosotros instamos a que se corrija por el órgano legislativo competente, por estas Cortes Generales, modificando la Ley de Prevención de Riesgos Laborales e incorporando a los planes de seguridad de configuración obligatoria los accidentes in itinere y los accidentes en misión, es decir los accidentes en el curso del traslado al trabajo o en la vuelta desde el trabajo a casa, o los accidentes que se producen cuando la actividad profesional consista precisamente en la conducción de un vehículo, cualquiera que sea la naturaleza del mismo. Nos parece asimismo importante la recomendación —que hubiera sido la quinta si no hubiéramos retirado ya todas, señor presidente— en la que insisten los técnicos de creación de una específica formación en materia de riesgos laborales que atiendan a los requerimientos de la movilidad, tanto para acudir al trabajo como para volver del trabajo al domicilio como para los accidentes en misión, para la conducción, sobre todo cuando estamos hablando de cuestiones particularmente delicadas, como aquellos vehículos que se utilizan para el traslado de cargas tóxicas o peligrosas que deben ser objeto de una especial consideración, también desde la perspectiva de la prevención de riesgo laboral. Ya por último, incorporar en la Ley de infracciones y sanciones en el orden social —y esto sería a modo de sucinta reflexión de lo que nosotros hubiésemos presentado si no se hubiese consignado ya previamente por la propia proposición no de ley— que se considere como una infracción, además como una infracción muy grave de las así catalogadas por esa ley, el incumplimiento de los siguientes requerimientos: los relativos a la inclusión en los convenios colectivos de cláusulas de naturaleza obligacional previendo esta circunstancia —los accidentes derivados de la movilidad de los trabajadores—; los relativos a la incorporación a los planes de seguridad previstos en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales; los relativos a acoger medidas específicas que atienden también a la circunstancia de la movilidad de los trabajadores, es decir a los accidentes o siniestros producidos fuera del ámbito físico de la empresa, y desde esta perspectiva y estando todo esto recogido e incorporado a la proposición no de ley, señor presidente, vuelvo a reiterar la retirada de nuestras propuestas, y de nuevo nos felicitamos por el consenso que caracteriza a esta Comisión, que está siendo ya considerada por algunos, en una expresión a la que yo no quiero proveer de ningún carácter peyorativo, señor presidente, que funciona a la búlgara, en expresión *off de record*, puesto que es difícil encontrar discrepancias conceptuales entre los grupos sencillamente por la flexibilidad de los mismos a la hora de atender un problema como el que nos concierne y debemos atender en esta Comisión, que es la reducción de la siniestralidad en las carreteras. Fíjese hasta que punto es importante, señor presidente, reducir la siniestralidad en las carreteras, que el señor Souvirón lo decía

con lucidez: el 40 por ciento —él usaba la expresión del 50 por ciento— del total de los accidentes se producen o están vinculados a la circunstancia del trabajo. Si no incorporamos la circunstancia del trabajo a la normativa, tanto en el ámbito del Estatuto de los Trabajadores como en la de prevención de riesgo laboral o en la de infracciones y sanciones en el orden social, difícilmente podremos acabar con un porcentaje tan elevado de esta patología que queremos erradicar, que es el número abundante de siniestros que se producen en nuestras carreteras.

Por tanto me felicito y espero —ya con esto acabo, señor presidente— también de la flexibilidad histórica y pertinazmente manifestada por el señor Souvirón que podamos aprobar esta iniciativa por unanimidad, e incluso si fuera posible —él que tiene la capacidad de disponer, por ser propietario de su propia enmienda— su retirada, que la aprobación en estas condiciones de la proposición no de ley constituiría un activo muy importante para el buen funcionamiento y para los requerimientos que todos hemos asumido en esta Comisión. Repito: la atención a los requerimientos que todos hemos asumido.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Sí, señor Olabarriá, en todo caso voy a hacer una reflexión. Yo creo que es bueno este consenso y este trabajo de todos los grupos, y los resultados han sido muy positivos en función de una tarea que es buena para la sociedad como es eliminar los accidentes y buscar las causas de los mismos. En este trabajo el que haya consenso entre todos los grupos es bien aceptado por la sociedad en general si además, como se está haciendo desde esta Comisión de Seguridad Vial, va en beneficio de los ciudadanos y en la evitación de muertes y accidentes.

A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), don Jordi Jané, para fijar posición.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señor presidente, señorías, hoy es un buen día para esta Comisión, y lo es porque a través de la aprobación de una proposición no de ley conjunta vamos a dar forma a lo que han sido los importantes trabajos del pasado año, con comparecencias, con debates sobre un problema que en ocasiones pasa desapercibido, como es la magnitud de los accidentes de tráfico in itinere, cómo la mayor parte de los accidentes laborales son accidentes in itinere, de qué manera el mundo laboral está relacionado con la accidentalidad vial. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Se dan una serie de factores y debemos actuar. Por tanto estas conclusiones que hoy aprobamos como proposición no de ley tienen el acierto de dirigir propuestas concretas a las administraciones públicas, también a la negociación de los convenios colectivos, incluso a lo que debe ser un cierto calendario de control de lo que hoy aprobamos, porque bien es cierto que estamos emplazados dentro de un año —quizá estaremos en

periodo electoral dentro de un año— a hacer balance de cómo evoluciona el cumplimiento de las medidas que hoy se proponen. Por tanto nosotros, como no podía ser de otra manera, nos sumamos a este consenso, votaremos a favor de esta proposición no de ley, nos sentimos reconocidos en su texto, hicimos cada grupo unas aportaciones, y respecto de las que realizó por escrito *Convergència i Unió* ante la Mesa de esta Comisión nos sentimos bien reflejados en el documento final. Nunca el balance es al cien por cien, pero el balance es de consenso como siempre ha guiado los trabajos de esta Comisión, y por eso no hemos presentado enmiendas.

No hemos presentado enmiendas no porque carezcamos de nuevas aportaciones a realizar. Yo creo también —lo decía anteriormente el señor Olabarriá— que todos tenemos algo que se nos ha quedado en el tintero, pero en aras del consenso no nos parecía lo más útil ni lo mejor desde nuestro grupo parlamentario traer enmiendas parciales a una proposición no de ley conjunta. Con eso quiero referirme asimismo a la enmienda defendida por el Grupo Parlamentario Popular; *Convergència i Unió* comparte al cien por cien lo que en la misma se propone porque lo hemos aprobado incluso en proposiciones no de ley en esta Comisión: la necesidad de que la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil tenga ese reconocimiento de las circunstancias de peligrosidad que concurren en su trabajo. Evidentemente es un trabajo a pie de carretera, y por tanto hay una incidencia que debe reflejar el Gobierno; pero no nos parece oportuno incluirlo ahora en esta proposición no de ley. Podemos hacer un debate específico sobre la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, aprobar medidas al respecto, pero aprobar hoy, en esta proposición no de ley, este mandato exclusivo al Gobierno, quizá rompería la unanimidad que caracteriza la necesidad de dar el mensaje hoy desde esta Comisión al conjunto de la sociedad de que hemos trabajado, que hemos hecho los deberes, que podemos felicitarnos, y que lo que debemos hacer es velar para que se cumpla todo aquello que hoy estamos reclamando.

Entre los aspectos que estamos reclamando, yo querría abrir una reflexión. Cuando pedimos que se incorpore la educación vial en los planes de formación continua y ocupacional de los trabajadores que usan el vehículo en el ejercicio de sus actuaciones profesionales, estamos totalmente de acuerdo, además es una propuesta que venía también de nuestro grupo parlamentario, nosotros la compartimos, pero queremos abrir una reflexión sobre algo que está pasando actualmente en los planes de formación continua y ocupacional. Hay muchos trabajadores que por aplicación de la normativa comunitaria, y a través de los reglamentos ya aprobados, deben pasar esos cursos de capacitación profesional donde se les imparten materias que también son de educación vial, y se encuentran que por real decreto y por ley se establece que esos cursos pueden comportar la recuperación de puntos, que pueden aprovechar —y esto es muy bueno— esos cursos para recuperar puntos. Pues bien, ¿qué ocurre? Que el sistema de concesión administrativa de

los centros que pueden dar enseñanza para recuperar puntos genera en estos momentos una distorsión, y es que aquellos trabajadores que van a un centro que no es exactamente una autoescuela o el RACC en Cataluña —que son quienes han recibido la concesión—, sino a centros que realizan esos cursos de capacitación profesional, después no pueden aprovechar ese curso para recuperar puntos, cuando el espíritu del legislador es que así fuera. Por tanto quiero destacar, toda vez que hoy nos referimos a ello, que aquí hay una laguna que deberemos en un futuro saber enmendar de alguna manera.

También consideramos del todo oportuno todas las propuestas relativas a conocer datos. Debemos conocer datos y compartir datos las distintas administraciones competentes. Para atajar bien el problema de los accidentes in itinere es necesario conocer los datos de por qué se producen, el cuándo, por ejemplo, el factor de distracción que la rutina comporta cuando un trabajador realiza el mismo trayecto cada día en las mismas horas para ir y volver de su trabajo. Quizás ese factor rutina, de acoplamiento a una ruta preconcebida provoca en ocasiones distracciones que pueden dar lugar a un accidente. Ese conocimiento de los datos sobre lo que provoca los accidentes in itinere, ese compartir información, esa necesidad de que las administraciones no se los guarden, sino que fluyan entre ellas, es para el bien del interés común, como se decía antes, que es lo que persigue esta Comisión de Seguridad Vial: prevenir accidentes, accidentes de tráfico en todas sus facetas y también, como abordamos hoy, los accidentes in itinere.

Quiero felicitar a todos los grupos por el trabajo realizado y quiero hacerlo concretamente al asesor de nuestro grupo parlamentario, a don Carles Mas, que ha llevado a cabo un resumen de las comparecencias para poder aportar propuestas que creo que han sido tenidas en cuenta finalmente en el documento que hoy aprobamos; me congratulo también por ello. Quiero felicitar asimismo a los portavoces de todos los grupos, al presidente de la Comisión, a los distintos comparecientes que han venido a ilustrarnos durante meses, porque creo que su trabajo no habrá quedado en el olvido, como algo sobre lo que se ha reflexionado pero que después no ha llevado a la aprobación de ningún texto. Hoy finalmente tenemos un texto que vamos a aprobar, esperemos que desde la plena unanimidad de todos los grupos parlamentarios. Sin duda alguna, no va a faltar el voto a favor de *Convergència i Unió*.

El señor **PRESIDENTE**: Por último, para fijar su posición en nombre del Grupo Socialista tiene la palabra el señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Como ya se ha dicho, hoy cerramos el proceso de reflexión abierto con la comparecencia del director general de Tráfico ya hace unos meses. En esa comparecencia el director general nos lanzaba un reto que esta Comisión acogió de forma

unánime, que era reflexionar sobre un tema que le preocupaba a la Dirección General de Tráfico y que entendimos en la Comisión que también nos debería preocupar a nosotros, que eran los accidentes in itinere y los accidentes en misión.

Comparecieron toda una serie de expertos, agentes sociales, representantes del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene, empresas, y todos ellos nos dijeron que era necesario realizar algunas recomendaciones y llegar a una serie de conclusiones. Eso es lo que hicimos. Durante varios meses estuvimos escuchando a estos expertos y hemos formulado esas recomendaciones que ahora espero aprobemos por unanimidad. Teníamos un doble objetivo: llevar la seguridad vial a la empresa y hacerlo además con un amplio consenso —creo que esto último, el amplio consenso, lo hemos conseguido una vez más en esta Comisión—, y también una certeza: que es necesario convencer, hay que convencer y no imponer. Que estas medidas puedan tener una amplia acogida en el mundo de la empresa básicamente dependerá de que seamos capaces de convencer de la buena voluntad de las mismas y de la necesidad de su incorporación.

¿Qué ha pasado? En el año 1995 se aprobó la Ley de prevención de riesgos laborales. Se ha avanzado mucho con esta ley. Tenemos delegados de prevención, técnicos de prevención, servicios de prevención, evaluaciones de riesgos, planes de prevención de empresas, pero la seguridad vial se ha quedado fuera de la empresa. Si bien los accidentes en misión habían tenido una cierta consideración en estos planes, los accidentes in itinere eran prácticamente desconocidos. La cultura de la prevención se había quedado encerrada en el centro de trabajo y había que ir más allá. El empresario se siente responsable de lo que pasa en el interior del centro de trabajo, pero se ha desentendido de alguna manera de lo que pasa en las calles y en las carreteras, que en general se piensa que es responsabilidad de la Dirección General de Tráfico o de otras administraciones. Es un error que evidentemente habrá que corregir. No se trata, señorías, de que el empresario tenga una responsabilidad directa, no se trata de buscar culpables; se trata de no desentenderse. Los empresarios no pueden ni deben mantenerse ajenos a lo que les pasa a los trabajadores al desplazarse, pero, vuelvo a decir, hay que convencer de que es preciso tomar medidas.

¿Qué razones consideramos que son importantes para las empresas a la hora de tomar estas medidas? El coste social y humano de los accidentes de tráfico, la responsabilidad social de las propias corporaciones, los costes económicos que conllevan para la empresa, días de baja pagados por esta, días de trabajo perdidos por lesiones, pérdida de tiempo debido a la reorganización del trabajo, reparaciones de vehículos, coste de vehículos inmovilizados, estrés y deterioro del clima laboral, sanciones económicas, pérdida de puntos, suspensiones del permiso de conducir, etcétera.

Los objetivos, señorías, que todos teníamos era incorporar la cultura de la seguridad vial a las empresas, a los

planes de formación preventiva de las empresas e implicar a los empresarios y a los trabajadores en las políticas de seguridad vial. Los agentes implicados, como pueden imaginar, eran muchos: las administraciones de tráfico, las organizaciones de empresarios, los sindicatos, las mutuas de accidentes de tráfico, las empresas de seguros de vehículos, las fundaciones de seguridad vial, las fundaciones de riesgos laborales, entre otros. Para conseguir estos objetivos, desde el Grupo Parlamentario Socialista y posteriormente entre todos, hemos fijado unas líneas de actuación. En primer lugar, más y mejor información: coordinar la información en origen en el atestado y el parte de accidente de trabajo; coordinar las bases de datos, el registro de accidentes de tráfico y el registro de accidentes de trabajo, dos grandes registros que hasta ahora no están conectados; definir los indicadores básicos y elaborar estudios de profundidad.

Una segunda línea es el Plan estratégico de seguridad vial, poner la mejora de los accidentes de tráfico laborales en la agenda de la seguridad vial. En tercer lugar, convencer no imponer: promover planes de seguridad vial en las empresas realizando por ejemplo campañas de comunicación; promoviendo las buenas prácticas en las empresas, por ejemplo con la creación de un sello de calidad, con un premio anual a las mejores prácticas, fomentando la inclusión de la seguridad vial en los planes de responsabilidad social corporativa o promoviendo encuentros y foros de trabajo; promoviendo también planes en la Administración y en el sector público empresarial; incorporando la educación vial en los planes de formación continua y ocupacional de los trabajadores, de aquellos que usan el vehículo en la actividad profesional, de los expuestos a riesgos en el trayecto in itinere, de los conductores profesionales; incentivando también la disposición de elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos destinados al uso laboral, así como el conocimiento por parte de esos conductores de estos dispositivos.

Una cuarta línea de trabajo debería ser que no valen las iniciativas aisladas, que es necesario buscar la máxima participación y colaboración de todas las administraciones, en especial de las comunidades autónomas, del Instituto de Seguridad e Higiene en el Trabajo y de la Inspección de Trabajo. Finalmente, solo y cuando fuera necesario, debería haber una nueva versión legislativa, modificar o legislar como modo de incentivar estas nuevas conductas, elaborando por ejemplo un reglamento que regule la consideración de accidente in itinere que hasta ahora solo la jurisprudencia contempla; modificando los contenidos mínimos de los programas de los cursos para el desempeño de las funciones de delegado de prevención. Como conclusión, podríamos decir que hablamos de los trabajadores normales, no de los profesionales, que hablamos de la movilidad relacionada con el trabajo. Vuelvo a insistir, no se trata de obligar; se trata de convencer. No es un problema; es una oportunidad, es una buena práctica para una buena cultura de la calidad y es una responsabilidad compartida entre todos. Quisiera

acabar dándoles las gracias a todos los grupos parlamentarios por la excelente labor y la buena voluntad que todos han mostrado a la hora de llegar a estas conclusiones.

Me referiré ahora a la enmienda presentada por el Grupo Popular. Si bien entiendo y comparto la buena fe de esta medida, en el sentido de que comprendo que el Grupo Popular se preocupe por que la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil disponga de un plan de seguridad vial, del que dispone toda la Guardia Civil, sin embargo, creo que ni es el momento ni es el lugar ni tampoco es conveniente, puesto que debe ser la propia Guardia Civil la que se autoorganice. En cualquier caso, si hiciéramos esto con la Agrupación de Tráfico, posiblemente se debería hacer con todas las demás ramas que componen la Guardia Civil: los submarinistas, los rescatadores, etcétera. Por tanto veo difícil poder llevar a cada una de estas ramas de la Guardia Civil, de la Policía Nacional, de los Mossos d'Esquadra y de la Ertzaintza un plan específico de seguridad vial y riesgos laborales. Espero que el Grupo Popular entienda que desde este grupo no podemos apoyar esta medida. Aun así, estoy seguro de que el Grupo Popular va a aprobar y a votar favorablemente las conclusiones de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Souvirón, si me permite la licencia, ha sido inquirido por varios grupos en relación con el mantenimiento o no de su enmienda y nos gustaría conocer su opinión al respecto.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Señor presidente, vamos a votar a favor del texto de la iniciativa, que nos

parece que es un magnífico texto, pero vamos a mantener la enmienda porque cuando hablamos de riesgos laborales y de seguridad vial e instamos a la Administración a que predique con el ejemplo y establezca sus propios planes de seguridad vial, no debemos olvidarnos de quienes son los actores principales y deben seguir siéndolo cada vez más en esta materia, como son los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

El señor **PRESIDENTE**: Procedemos a la votación y vamos a empezar, como el Reglamento dictamina, votando la enmienda presentada por el Grupo Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 18; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Desafortunadamente, ha decaído la enmienda presentada por el señor Souvirón.

Vamos a proceder ya a la votación de la proposición no de ley suscrita por todos los grupos, aunque parece un tanto superfluo pronunciarlo o proclamarlo así.

Efectuada la votación, dijo

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

Se da por concluida la sesión.

Eran las doce y quince minutos del mediodía.

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**

