

**ACTA DE LA 31ª SESIÓN DEL PLENO DEL CONSEJO SUPERIOR DE TRÁFICO, SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD
SOSTENIBLE**

Fecha: 23 de mayo de 2017.

Hora de inicio: 09:30 horas.

Lugar: Salón de actos de los servicios centrales de la Dirección General de Tráfico. C/ Josefa Valcárcel nº 44. Madrid.

ASISTENTES:

- **Presidente:** D. Juan Ignacio Zoido Álvarez, ministro del Interior.
- **Vicepresidente primero:** D. Luis Aguilera Ruiz, subsecretario del Ministerio del Interior.
- **Vicepresidente segundo:** D. Gregorio Serrano López, director general de Tráfico.
- **Secretaria:** D. ^a. Mónica Colás Pozuelo, subdirectora general de Políticas Viales de la Dirección General de Tráfico.
- **Vocales:**

A) Representantes de las Administraciones Públicas:

- **El general jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil,** D. Benito Salcedo Muñoz.
- Por el **Ministerio del Interior,** D. Juan Antonio Puigserver Martínez, secretario general técnico y D. Francisco J. Ruiz Boada, director de División y Operaciones y Emergencias, en sustitución del director general de Protección Civil y Emergencias.
- Por el **Ministerio de Fomento,** D. Antonio J. Alonso Burgos, subdirector de Explotación en sustitución del director general de Carreteras y D. Emilio Sidera Leal, subdirector general de Ordenación y Normativa de Transporte Terrestre, en sustitución del director general de Transporte Terrestre.
- Por el **Ministerio de Justicia,** D^a. Patricia Rodríguez Lastras, fiscal asesora del director general de Relaciones con la Administración de Justicia, en sustitución de este.
- Por el **Ministerio de Defensa,** D. Ángel García Sánchez, secretario general del Estado Mayor Conjunto, en sustitución del teniente general jefe del Estado Mayor Conjunto de la Defensa.
- Por el **Ministerio de Economía, Industria y Competitividad,** D. Santiago Asensio Merino, subdirector general de Estudios, Información y Publicaciones, en sustitución del secretario general técnico.
- Por el **Ministerio de Hacienda y de la Función Pública,** D^a. Maria de la Infiesta Agreda, jefa de área de Asuntos Relacionados con la Unión Europea, en sustitución del secretario general técnico.
- Por el **Ministerio de Presidencia y para las Administraciones Territoriales,** D^a. Adoración Muñoz Merchante, subdirectora adjunta de Administración Local, en sustitución del director general de Relaciones con las Comunidades Autónomas y Entes Locales.

- Por el **Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad**, D^a Araceli Arce Arnáez, subdirectora general de Promoción de la Salud y Vigilancia Epidemiológica, en sustitución de la directora general de Salud Pública, Calidad e Innovación y D. José Muñoz Ripoll, adjunto al director general, en representación del Instituto de la Juventud.
- Por el **Ministerio de Agricultura y Pesca y Alimentación y Medio Ambiente**, D^a. Maj-Britt Larka Abellán, subdirectora general de Calidad del Aire y Medio Ambiente Industrial, en sustitución de la directora general de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural.
- Por el **Ministerio de Empleo y Seguridad Social**, D. Agustín Vaquero Gallego, director de Programas, en sustitución del director general de Empleo.
- Por el **Ministerio de Educación, Cultura y Deporte**, D^a. Beatriz González Bris, asesor técnico docente, en sustitución de la directora del Centro Nacional de Innovación e Investigación Educativa.

- Por la **Comunidad Autónoma de Andalucía**, D. Demetrio Pérez Carretero, director general de Interior, Emergencias y Protección Civil.
- Por la **Comunidad Autónoma de Aragón**, D. Ángel Godina Rufat, jefe de sección de Planificación de Protección Civil, en sustitución del director general de Justicia e Interior.
- Por la **Comunidad Autónoma de Canarias**, D. José Luis Pérez Betancor, jefe de la Unidad de Gestión de la Seguridad, en sustitución del director general de Infraestructura Viaria.
- Por la **Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha**, D. Francisco José Fernández Cruz, jefe de servicio de Conservación, en sustitución del director general de Carreteras y Transporte.
- Por la **Comunidad Autónoma de Castilla y León**, D. Luis Alberto Solís Villa, director general de Carreteras e Infraestructuras.
- Por la **Comunidad Autónoma de Cataluña**, D^a. Eugenia Doménech, directora del Servei Català de Trànsit.
- Por la **Comunidad Autónoma de Madrid**, D. Javier Hernández, asesor, en sustitución del director general de Seguridad e Interior.
- Por la **Comunidad Autónoma de Euskadi**, D^a. Sonia Díaz de Corcuera, directora de Tráfico.
- Por la **Comunidad Autónoma de La Rioja**, D. Carlos Yécora Roca, director general de Obras Públicas y Transportes.
- Por la **Ciudad Autónoma de Ceuta**, D. Jose Luis Fernández Medina, asesor de la Consejería de Gobernación, en sustitución del consejero de Gobernación.

- Por el **Ayuntamiento de Bilbao**, D. Alfonso Gil Invernón, teniente alcalde delegado del Area de Movilidad y Sostenibilidad.
- Por el **Ayuntamiento de San Javier (Murcia)**, D. Salvador Angosto Izquierdo, oficial-jefe de la Policía Local, en sustitución del alcalde.
- Por el **Ayuntamiento de Baños de Montemayor (Cáceres)**, D. Oscar Mateos Prieto, alcalde.

B) Representantes de organizaciones profesionales, económicas y sociales:

- Por el **RACE**, D. Carmelo Sanz de Barros, presidente.
- Por **Cruz Roja Española**, D^a. Carmen Martín Muñoz, directora del Departamento de Salud y Socorros, en sustitución del presidente.
- Por los **centros de reconocimiento de conductores**, D. Bonifacio Martín Escurín, secretario general de ASECEMP, en sustitución de su presidente.
- Por las **compañías aseguradoras de automóviles**, D. ^a Alicia Ibáñez Sánchez, gerente de UNESPA, en sustitución del presidente.
- Por los **concesionarios de autopistas**, D. Bruno de la Fuente, director general de SEOPAN, en sustitución del presidente.

- Por **consultoras y constructoras de carreteras**, D. José Francisco Gómez, jefe del Departamento de Verificación de Proyectos y Normativa, en sustitución del presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Por las **empresas especializadas en señalización, control y gestión de tráfico**, D. José Manuel Portilla Sanz, director de Tecnología e Ingeniería, en sustitución del presidente de PEMTRA.
- Por las **empresas de conservación de carreteras**, D. Pablo Saez Villar, director gerente de ACEX, en sustitución del presidente.
- Por las **entidades de asistencia en carretera**, D. Rafael Merino Calderón, presidente de ANEAC/FENEAC.
- Por las **escuelas de conductores**, D. José Miguel Báez Calvo, presidente de CNAE.
- Por las **estaciones de inspección técnica de vehículos**, D. Luis Rivas Sánchez, secretario general de AECA-ITV, en sustitución de su presidente.
- Por los **fabricantes de automóviles**, D^a. Aránzazu García Hermo, responsable del área técnica, en sustitución del presidente de ANFAC.
- Por los **fabricantes de motocicletas, ciclomotores y bicicletas**, D. José María Riaño Sebastián, secretario general de ANESDOR, en sustitución del presidente.
- Por **investigación en materia de tráfico y seguridad vial**, D. Jacobo Díaz Pineda, director general de la Asociación Española de la Carretera, en sustitución del presidente y D. Alberto Bardesi Orúe-Echevarría, director general de la Asociación Técnica de Carreteras.
- Por las **organizaciones religiosas con interés en materia de educación vial**, D. José Aumente Rodríguez, director nacional de la Pastoral de la Carretera.
- Por las **organizaciones sin ánimo de lucro con especial interés en materia de educación o seguridad vial**, D. Jesús Monclús, director del Area de Seguridad Vial, en sustitución del director general de la Fundación MAPFRE.
- Por las **organizaciones de automovilistas**, D. Miquel Nadal, director técnico de la Fundación RACC, en sustitución del director general.
- Por las **organizaciones de ciclistas**, D. Alfonso Triviño, secretario general de la Asociación de Ciclistas Profesionales.
- Por las **organizaciones de motoristas**, D. Enrique Vega Penichet, presidente del Real Moto Club de España.
- Por el **departamento de viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera**, D. Félix Alvarez-Arenas, secretario, en sustitución del presidente.
- Por las **organizaciones profesionales y sindicales relacionadas con el transporte**, D. Juan Luis García Revuelta, por la Federación de Servicios a la Ciudadanía de CC.OO.

C) Excusaron su asistencia los siguientes vocales del Consejo:

- D. Mario Buisán García, director general de Industria y de la PYME.
- D. Miguel Chavarría Díaz, alcalde de Ayuntamiento de Alboraya (Valencia).
- D. César Sánchez Pérez, presidente de la Diputación de Alicante.

Otros asistentes (apartado C del artículo 3 del Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo):

- D^a Rosa Ramírez Fernández, subdirectora general de Análisis y Vigilancia Estadística de la Dirección General de Tráfico (DGT).
- D. Cristóbal Cremades Rodríguez, secretario general de la DGT.
- D. Jaime Moreno García-Cano, subdirector general de Gestión de la Movilidad de la DGT.
- D. Juan Carlos González Luque, subdirector adjunto de Investigación e Intervención de la DGT.
- D. Javier Villalba Carrasquilla, jefe de la Unidad de Normativa de la DGT.
- D. Bartolomé Vargas Cabrera, fiscal de sala Coordinador de Seguridad Vial.

- D^a. M^a. Victoria de la Orden, consejera técnica del Departamento de Información y Observatorio del INSHT.
- D. Miguel Ángel Bonet Granizo, secretario de las Comisiones de Transporte e Infraestructuras y Movilidad y Accesibilidad de la FEMP.
- D. Luís Miguel Torres, vicepresidente de la Red de Ciudades por la Bicicleta.
- D^a. Clara Cuenca Galán, en representación de la Asociación ASPAYM.
- D^a Mar Cogollos Paja, directora de la Asociación AESLEME.
- D. Juan M. Reyes Martínez, presidente de la asociación AMM.
- D. Luis Montoro González, presidente de FESVIAL.
- D. Ole Thorson, presidente de la asociación PAT-APAT.
- D^a Eloísa Mogedano Tejero, en representación de la Asociación STOP ACCIDENTES.
- D^a. Carme Huguet, presidenta de la asociación PROVIAL.
- D. Julio Villaescusa Izquierdo, presidente de FENADISMER.
- D. Jaime Barea Navamuel, director del Departamento Jurídico de GANVAM.
- D^a. Elena Fernández Cuadrado, representante de la asociación DIA.
- D. Luis Fernando Fernandez Serrano, secretario general de FORMASTER.

.....

ORDEN DEL DÍA:

1. Revisión de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020.
2. Educación Vial. Comisiones Provinciales de Seguridad Vial.
3. Reforma normativa. Constitución de grupos de trabajo.
4. Entorno urbano: acciones.
5. Ruegos y preguntas.

.....

Documentación entregada:

- Siniestralidad vial en España. Comparativa con la UE.
- Accidentes mortales 2017 (24 h). Comparativa con 2016.

.....

Apertura de la sesión.

Abre la sesión el presidente del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, Sr. D. D. Juan Ignacio Zoido Álvarez, ministro del Interior.

Inicia su intervención diciendo que dos de las grandes prioridades del Gobierno son aumentar la seguridad en la carretera y mejorar la movilidad, y que en esas tareas tiene que desempeñar un papel fundamental este Consejo, como órgano de consulta y participación, en el que se comparten e intercambian experiencias por parte, no sólo de las distintas administraciones públicas, sino, también, de la sociedad civil en su conjunto. El Consejo, entiende, es el ejemplo más claro de que la seguridad vial es una responsabilidad compartida, que requiere la implicación de todos los agentes sociales con el objetivo de conseguir reducir a cero los fallecidos en accidentes de tráfico.

Considera que para conseguir este objetivo, así como el de reducir los lesionados y heridos graves, es imprescindible que se mejoren los comportamientos, que se responda convenientemente a los infractores, que se luche por un parque automovilístico más seguro y que se conozcan los principales factores de riesgo que inciden en la circulación. Todo ello no se podrá lograr sin el compromiso de todos y sin que se alcance un consenso en las medidas que han de adoptarse. El trabajo técnico, la participación de los expertos y la voz de la sociedad civil han de ser, por tanto, los cimientos sobre lo que se construyan todas las decisiones que se adopten en las distintas administraciones.

En España, continúa, se ha reducido significativamente la siniestralidad, y hemos pasado de estar en la cola de la Unión Europea a situarnos entre los países del mundo con mejores cifras de siniestralidad vial. A ello han contribuido numerosas razones en las que hay que continuar perseverando: la educación vial escolar, el aumento de la seguridad de los vehículos, la mejora de las infraestructuras, el permiso por puntos, la dedicación de los funcionarios desde las distintas administraciones y, también, la colaboración y la participación de toda la sociedad civil en general.

Pero, entiende, es momento de reflexionar y pensar en la posibilidad de un nuevo modelo. El aumento de la movilidad, el envejecimiento del parque automovilístico, la conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas, las reincidencias en estos temas, la velocidad inadecuada, la distracción por el uso del móvil cree que son los factores que más están incidiendo en los accidentes. De ahí que deban ser abordados con políticas decisivas que den lugar, primero, a un descenso de las cifras de siniestralidad, y posteriormente, a la consecución del objetivo final de cero accidentes de tráfico.

Es una evidencia que el modelo de movilidad va cambiando y frente al vehículo privado se abren paso otros medios de desplazamiento más acordes con la sostenibilidad y el medio ambiente a los que se está obligado a dar una respuesta adecuada, garantizando, además, la protección de los usuarios más vulnerables

En este sentido, considera fundamental la revisión de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 que mejore las medidas que allí se contemplan, así como una profunda reforma normativa que sea fruto del consenso, de la participación y de la experiencia de todos los sectores implicados; aunque, si bien existe la obligación de planificar a medio y largo plazo, al mismo tiempo hay que dar soluciones a los problemas más urgentes que van surgiendo, por eso, en enero de 2017, se pusieron en marcha quince medidas para reducir la accidentalidad en carretera y, más recientemente, un plan especial de medidas para proteger a los ciclistas que fue anunciado a mediados del mes de mayo.

Propone que la revisión de la Estrategia de la Seguridad Vial 2011-2020, que ha de servir de base a la futura estrategia del período 2021-2030, se centre en 19 áreas temáticas, con 39 objetivos estratégicos que se materializarían en 154 acciones a desarrollar a corto y medio plazo. Como ejemplo de alguna de las acciones planteadas señaló las siguientes:

- Acciones dirigidas a reducir el riesgo de accidente en los jóvenes, en especial en los novales: implantación durante un periodo de tiempo de mayores restricciones al consumo de alcohol, a la conducción nocturna o límite de velocidad, introduciendo así un sistema gradual en la obtención del permiso de conducción.
- Control más efectivo del problema de la conducción de vehículos sin permiso.
- Acciones dirigidas a facilitar el acceso a la conducción de personas con discapacidad física y con determinadas enfermedades, bajo control médico.
- Potenciar el papel de la familia, tanto en relación con los jóvenes cuando se incorporan a la conducción como, también, en relación con los más mayores.
- Acciones dirigidas al impulso y el apoyo a la investigación y a la innovación que permitan completar las medidas dirigidas a la educación y al comportamiento del conductor con otras de índole tecnológico, incrementando de esta forma su eficacia, por ejemplo: acciones innovadoras dirigidas a minimizar el riesgo por el uso del móvil; protección de los ciclistas; la incorporación de sistemas de seguridad en todas las motocicletas; tecnología aplicada la seguridad del conductor mayor o al desarrollo de nuevos sistemas de detección de los accidentes en el ámbito laboral.
- Incentivos para las empresas que acrediten buenas prácticas en materia de movilidad segura, a la vez que se impulsará un plan de inspección a las empresas que tengan mayor siniestralidad.

- Acciones de apoyo e impulso a las actividades de las asociaciones de víctimas, coordinando sus actuaciones con medidas puestas en marcha con la administración y con otras instituciones, de manera que su testimonio se siga potenciado para que pueda ser utilizado por los demás y, al mismo tiempo, sirva de ejemplo y de sensibilización.

Finalizó su intervención reconociendo la labor que realizan todas las administraciones y, sobre todo, la de la sociedad civil representada en el Consejo, poniendo de relieve la obligación de todos de poner en común su experiencia y compromiso con la seguridad vial.

Finalizada su intervención, el ministro del Interior cede la palabra al director general de Tráfico para que inicie la sesión ordinaria del Pleno, de acuerdo con el orden del día establecido.

1º. Revisión de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020.

Explicadas por el ministro las líneas fundamentales de la revisión de la Estrategia de Seguridad Vial, el director general de Tráfico da paso a un turno de intervenciones:

D. Ole Thorson, de PAT:

- Centra su intervención en la necesidad de modificar la normativa para llegar a la visión cero en 2050 y en el cambio de prioridades en la movilidad de las ciudades para dar preferencia a las necesidades de los vulnerables por encima de la movilidad motorizada.

D. Alfonso Triviño, de ACP:

- Agradece al director general de Tráfico y al ministro del Interior su implicación en la adopción de medidas para solucionar el problema de la accidentalidad de los ciclistas.
- Considera urgente la entrada en vigor del Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta.
- Opina que con la futura ley se debe cambiar el modelo de movilidad: la ley no solo debe contemplar las normas de circulación sino, también, debe ser una ley de movilidad sostenible, que proporcione a los ayuntamientos herramientas para poder promocionar el uso de la bicicleta como medio de desplazamiento no contaminante y permita crear infraestructuras que den seguridad a los ciclistas.
- Las campañas divulgativas deben evitar el discurso del miedo y tratar el uso la bici como algo positivo y práctico para la movilidad.
- Pide una mayor vigilancia en las rutas más frecuentadas por ciclistas que permita sancionar a los conductores que los ponen en peligro. En este sentido, propone la creación de un grupo de la Guardia Civil de ciclistas camuflados dotados de instrumental específico que verifiquen la distancia de 1,5 metros de seguridad exigida en los adelantamientos a los ciclistas para, en su caso, incoar los oportunos expedientes sancionadores.
- Solicita apoyo decidido a la DGT y al Ministerio del Interior para impulsar una reforma del Código Penal que tipifique como delito la omisión del deber de socorro tras causar un accidente e introduzca la figura punible del dolo eventual para penalizar a las personas que estando ebrias o drogadas se sienten al volante y causen un daño, sin que éste sea considerado como accidente. Apunta que la despenalización de la falta de imprudencia leve ha generado desamparo en las víctimas.
- En su segunda intervención el Sr. Triviño solicita que la Estrategia de Seguridad Vial implante la seguridad vial como asignatura obligatoria, y en relación con el nuevo baremo de indemnizaciones a las víctimas de accidentes de tráfico, denuncia la indefensión de los colectivos vulnerables, peatones y ciclistas, porque, entiende, no tienen la suficiente protección de la fiscalía.

D. José Miguel Báez. CNAE:

- Solicita información sobre la situación de la intervención, de la que se informó en el último pleno, relacionada con la creación de un programa de rehabilitación de los conductores reincidentes sancionados penalmente por consumo de bebidas alcohólicas, drogas y tóxicos.

D. Jesús Monclús González. Fundación Mapfre:

- Propone que para 2030 se plantee el objetivo de cero víctimas en el ámbito urbano; lo considera técnicamente viable a la vista de experiencias como la de Pontevedra, que lleva ya 6 años sin víctimas mortales, o Ávila.

D. Félix Álvarez-Arenas. Comité Nacional del Transporte por Carretera - Departamento de Viajeros, solicita:

- Que, por razones de seguridad, se establezca el límite cero en alcoholemia y presencia de drogas para los conductores profesionales.
- El establecimiento de un sistema automatizado de comunicación a las empresas de transporte de la pérdida de puntos de sus empleados.
- Establecer normativamente la posibilidad de que las empresas realicen controles de alcohol y drogas a sus empleados.

D^a. Carme Huguet. PROVIAL:

- Interroga sobre la situación de la medida recogida en la Estrategia de Seguridad Vial relacionada con la incorporación a la formación profesional reglada de la profesión de profesor de formación vial.

D. Juan Luís Revuelta. CC.OO.:

- Solicita una estrategia específica relacionada con la seguridad vial laboral.
- No comparte la propuesta del Sr. Álvarez-Arenas, relativa a la posibilidad de que las empresas realicen controles de alcohol y drogas a sus empleados, por considerar que podría generar abusos.

D^a. Arancha García. ANFAC:

- En relación con el vehículo, cree importante actuar en dos frentes: por un lado, apoyando la incorporación de nuevas tecnologías a los vehículos como herramienta que sirva para mitigar los errores humanos; por otro, desarrollando políticas (incentivos fiscales, ayudas directas, apoyo a políticas de movilidad en las ciudades) que sirvan para renovar el parque circulante español, que es de los más antiguos de la UE, e incorporar al mismo la mejor tecnología disponible. Todo ello puede ser útil para disminuir la accidentalidad y conseguir el objetivo de cero víctimas.

D. Bonifacio Martín. ASECEMP:

- Propone volver a implantar los periodos de vigencia de los permisos de conducción para mayores de 70 años anteriores a la reforma de 2009, que los amplió a 5 años. Señala que esa ampliación es problemática y genera en los centros de reconocimiento de conductores grandes dificultades; además es posible, porque la armonización normativa impuesta por la UE no obligaba a ampliar estos periodos y permitía mantenerlos tal como estaban en la situación anterior.
- Sobre los cursos de recuperación de puntos, considera que el desconocimiento de la norma no es el problema fundamental de los conductores polisancionados, especialmente los sancionados por consumo de alcohol, drogas y otras sustancias psicoactivas; por lo que es necesario cambiar la forma de reincorporar a estos conductores a la conducción introduciendo un psicodiagnóstico de la patología de fondo que presentan. Entiende que hay que actuar fundamentalmente en el cambio de actitudes, que es un terreno netamente psicológico.
- Solicita que, al igual que se hacen campañas divulgativas referidas a la conveniencia de que los vehículos estén en perfecto estado de circulación, se hagan campañas para informar a los conductores de que deben

estar en las mejores condiciones psicofísicas y de cuál es el papel que juegan los Centros de Reconocimiento de Conductores con el fin de generar una mejor imagen del sector.

D. Miquel Nadal. RACC:

- Pide una aclaración en cuanto al procedimiento que se va a seguir para la revisión de la Estrategia de Seguridad Vial, calendario, etc.

D^a. Mar Cogollos. AESLEME:

- Apunta como imprescindible la constitución de una Comisión Interministerial que reúna a responsables de todos los Ministerios implicados en la seguridad vial para trabajar de manera multidisciplinar en la materia.

D. Demetrio Pérez. Junta de Andalucía:

- Cree necesario que por parte de todos se haga una autoevaluación y autocrítica de los objetivos y retos que se tenían planteados, cuáles se han conseguido y cuáles quedan por afrontar.
- Coincide en que el objetivo del período 2020-2030 tiene que ser conseguir cero víctimas, pero para ello hay que confeccionar un Plan nuevo, que tiene que ser participativo, aplicando la metodología más adecuada, que coordine las actuaciones de las administraciones y en el que las comunidades autónomas y las corporaciones locales deben estar presentes.
- Cree que hay elementos nuevos que hay que afrontar en la estrategia como la relación entre tecnología, movilidad y seguridad.

D. Bartolomé Vargas. Fiscalía de Seguridad Vial:

- Inicia su intervención resumiendo la labor realizada por la fiscalía desde su creación en 2007 que ha asumido un compromiso técnico-jurídico y científico con la seguridad vial. Considera que la red de fiscales de seguridad vial distribuidos por toda España es una referencia jurídica y científica en la materia, abierta a todas las administraciones competentes y a todas las entidades que trabajan en seguridad vial.
- En segundo lugar, informa de la respuesta legal y penal que el Ministerio Fiscal promueve en el ámbito de los delitos contra la seguridad vial. En relación con los recogidos en los artículos 379 a 385 del Código Penal, delitos de peligro, en los que se sanciona cuando hay conductas que objetivamente son arriesgadas, en 2016 se ha logrado que de cada tres condenas por todo tipo de delitos, una de ellas sea por seguridad vial, es decir 83000 condenas por delitos viales de un total de 240000, un porcentaje muy alto; la gran mayoría han sido de conformidad, en el que el imputado reconoce el hecho, con lo cual ya hay un inicio de reeducación, consiguiéndose una ejecución inmediata de la pena de privación del derecho de conducir. En relación con los delitos de resultado, cuando hay víctimas, informa que la fiscalía está trabajando, tras la última reforma del código penal, para que la tutela penal no descienda en los casos de imprudencia con víctimas y, para ello, se ha elaborado el dictamen 2/2016, sobre el tratamiento de la imprudencia en el Código Penal.
- Termina haciendo un reconocimiento a la labor de las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico.

D^a. Victoria de la Orden. INSHT:

- Entiende que cuando se revise o se trabaje en futuras estrategias relacionadas con la seguridad vial laboral sería importante no centrarse, exclusivamente, en las medidas relacionadas con el factor humano, sino también tener en cuenta las condiciones de trabajo en las que los conductores realizan sus tareas, en los factores organizativos, como los horarios de trabajo, las presión de los tiempos, la remuneración, la carga física y mental que supone el trabajo de la conducción, etc. Considera que teniendo en cuenta el auge de

nuevas formas de trabajo como el comercio electrónico, es esperable no solo que no haya una reducción de la siniestralidad en esta ámbito sino un más que probable repunte de la misma.

D. Juan Manuel Reyes. AMM:

- Opina que el colectivo de motociclistas es uno de los grandes olvidados en el desarrollo de la Estrategia y denuncia la falta de convocatoria del grupo de trabajo relacionado con la seguridad de los motociclistas que sigue sin reunirse, aun cuando, recientemente, se aprobó una moción en el Congreso de los Diputados en este sentido.
- En su opinión, en este colectivo existe un gran problema relacionado con el diseño de las infraestructuras, con la formación y la concienciación.

D. Jose María Riaño. ANESDOR:

- En su opinión, la evolución en la seguridad vial de la moto ha sido satisfactoria en los últimos años y eso se debe en gran medida al trabajo de la Dirección General de Tráfico. De cara a esta estrategia 2011-2020 cree importante seguir teniendo una estrategia específica para los usuarios de la moto y de los vehículos ligeros en general, que forman parte del colectivo de usuarios vulnerables, junto con los ciclistas y los peatones.
- Entiende que la evolución técnica de los vehículos ayuda significativamente a la reducción de víctimas, pero en España su efecto se ve frenado por la elevada antigüedad del parque automovilístico que está muy por encima del resto de Europa, por lo que ve necesario actuar sobre la renovación del parque.
- En el caso de la moto, tiene especial incidencia todo lo relacionado con la formación y en este ámbito y dentro del marco que fija la Comisión Europea, cree que hay margen para hacer determinados ajustes que permitan mejorar la formación inicial que reciben los conductores; pero, también, considerando el análisis de la siniestralidad en España y que, entre los motoristas, gran parte de esa siniestralidad se concentra en conductores con mucha experiencia y años de carnet, es muy importante la promoción de la formación avanzada con la implementación de un certificado de calidad que permitiese determinar cuál es la formación que aporta valor de cara a la seguridad vial.
- Finalmente en relación a esta formación avanzada señala, también, la importancia de extenderla al ámbito laboral, introduciendo una temática específica de moto en los planes de seguridad vial de las empresas, teniendo en cuenta que la moto cada vez es más utilizada en este ámbito por el desarrollo de la venta virtual y por las ventajas estratégicas que supone este vehículo en el reparto de las mercancías.

D. Luis Rivas. AECA-ITV:

- Opina que la labor de las ITV constituye una vía muy efectiva para promover la renovación de parque automovilístico. En este sentido, informa que en 2016 se realizaron cerca de 20 millones de inspecciones de vehículos y que, de estos, 7.500.000 fueron rechazados por defectos graves. El dato más preocupante es que entre 1,5 y 2 millones de vehículos siguen circulando con la ITV caducada, de los cuales el 15% son turismos, llegando a cifras sumamente preocupantes en el caso de furgonetas, motocicletas y ciclomotores que alcanzan un absentismo en torno al 40-45%. Entiende que es fundamental la labor de detección de estos vehículos impidiéndoles la circulación, obligándoles a pasar la inspección o, en su caso, retirándolos de la circulación.
- Cree fundamental que España alcance los niveles de países como Alemania o de Bélgica con un cumplimiento en materia de inspección en torno al 98%.

D. Alfonso Gil. Ayuntamiento de Bilbao:

- Plantea la urgente necesidad de que el Gobierno de España modifique el marco legislativo para adecuarlo a las nuevas realidades que viven los ayuntamientos en relación con la movilidad. Opina que esta falta de actualización está frenando el desarrollo de una movilidad sostenible que todos demandamos.

D. Luis Montoro. FESVIAL:

- Pone de relieve el problema que supone el desconocimiento de la norma por parte de los conductores. Entiende que si realmente se quiere que gran parte de la estrategia funcione, se debería hacer especial hincapié en las acciones de información, de formación y de concienciación, porque la posibilidad de que una norma no se cumpla está muy ligada a su desconocimiento.

D. Luis Fernando Fernandez. FORMASTER:

- Plantea que, a corto plazo, se abra el debate de imponer el límite cero de niveles de alcohol y drogas a los conductores profesionales.

D. Rafael Merino. ANEAC – FENEAC:

- Opina que los segundos accidentes, es decir, los que se producen como consecuencia de otro accidente previo, podían ser evitables en más del 50% si se llevara a cabo la retirada del vehículo de la vía en el menor espacio de tiempo posible. Esto significaría una bajada directa de la siniestralidad. En este sentido, insta al representante de FESVIAL a realizar un estudio para conocer en qué cuantía incide en la siniestralidad ese segundo accidente.

D^a. Patricia Rodríguez. Ministerio de Justicia:

- En alusión a lo dicho por el sr. Triviño respecto de la actual regulación del Código Penal, señala que dicho Código protege por igual a cualquier persona que sea víctima de un accidente de tráfico, con independencia de que se encuentre o no en un vehículo a motor, de suerte que la fiscalía actúa en cualquier procedimiento en el que haya habido una víctima como consecuencia de la acción de un vehículo a motor o ciclomotor, independientemente de que esta sea peatón o se encuentre dentro de otro vehículo a motor.

En este momento, abandona el pleno el ministro del Interior y pasa a presidirlo el subsecretario de Interior, D Luis Aguilera, que cede la palabra al vicepresidente segundo del Consejo, el director general de Tráfico, D. Gregorio Serrano, que pasa a describir de forma genérica la propuesta de revisión de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. (ver anexo I).

Sobre la metodología para discutir dicha propuesta, propone que las medidas contenidas en la misma se discutan en los diferentes grupos de trabajo que hay en el consejo y una vez realizada esta labor se vuelva a someter al pleno del Consejo para su aprobación.

Considera que todas las acciones, objetivos y temas clave que conforman la Estrategia deben acompañarse de una descripción de las variables de impacto de esas acciones, identificando a los responsables de llevarlas a cabo, el coste de las medidas, el tiempo de implementación de las mismas y la necesidad o no de emprender reformas normativas.

A continuación responde brevemente a las intervenciones realizadas sobre este punto del orden del día:

En cuanto a la intervención del Sr. Thorson, está de acuerdo en que los colectivos vulnerables tienen que ser objeto de especial protección y recuerda que en los 19 objetivos estratégicos propuestos aparecen los niños, jóvenes, conductores noveles y mayores.

En referencia a la intervención del Sr. Triviño, dice que existe preocupación y sensibilidad respecto al colectivo de ciclistas. En este sentido, informa que se han comenzado los trabajos para elaborar el Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta así como para estudiar los cambios necesarios a introducir en la Ley de Tráfico y Seguridad Vial relacionados con la circulación de las bicicletas. Al mismo tiempo, recuerda que se ha presentado, también, un plan especial de protección y seguridad para vías ciclistas que incluye acciones como la identificación de las rutas ciclistas más frecuentadas, la adopción de planes especiales de vigilancia con medios aéreos y terrestres, controles de alcohol y drogas, campañas de concienciación e intervenciones en las infraestructuras.

Sobre la intervención del Sr. Báez referida a los reincidentes en alcohol y drogas, informa que se ha desarrollado un plan piloto en la Jefatura Provincial de Tráfico de Jaén y se va a hacer otro en breve, en la de Huesca, dirigido a aquellas personas que hayan perdido la totalidad de los puntos (Jaén) o parte de ellos (Huesca) por sanciones de alcohol y droga, para establecer una metodología terapéutico-formativa específica de recuperación de los puntos, al margen del método general. Los resultados de este plan piloto deben servir de base para decidir qué camino seguir con las personas reincidentes por consumo de alcohol y drogas cuando llegue el momento de afrontar la reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial y cuando se replantee, tanto en los grupos de trabajo como en la estrategia de seguridad vial, el modelo de formación. Este plan piloto se complementa, además, con otras medidas que ya se pueden aplicar como el caso de las contempladas en el artículo 36 del Reglamento General de Conductores.

Sobre la intervención del Sr. Alvarez-Arenas, entiende que el límite cero en alcohol y drogas para conductores profesionales es un asunto que se puede afrontar, que ese límite existe en muchos países y remite a los grupos de trabajo que se van a crear para abordar la reforma de la ley de tráfico y seguridad vial, como el marco adecuado para discutir todas estas cuestiones.

En cuanto a la intervención de la Sra. Huget sobre la formación de los profesores de autoescuela, dice que la idea recogida en la Estrategia es la mejora de la calidad de la formación inicial de los profesores con la propuesta, que será objeto de discusión y de valoración, de crear un grado de formación profesional específico.

Contestando al Sr. García Revuelta de CC.OO. dice que se está trabajando mucho en la seguridad vial laboral; y a título de ejemplo, informa que en el ámbito de la DGT, los jefes provinciales de tráfico tienen instrucciones de reunirse con las empresas para promover la implantación de planes de seguridad vial; por otra parte, el Ministerio de Empleo y el Ministerio del Interior firmarán próximamente un convenio relativo a la seguridad vial laboral, para incentivar a las empresas para que implementen planes de seguridad vial laboral.

Sobre lo dicho por la Sra. García Hermo, de ANFAC, el director general de Tráfico está de acuerdo en que el futuro de la movilidad es el coche autónomo y, en este sentido, solicita de su asociación que colabore en la realización y ejecución del plan "DGT 3.0", la plataforma del vehículo conectado, una plataforma colaborativa, voluntaria y anónima que se encargara de difundir toda la información de lo que sucede en la vía a todos los usuarios de la misma; y que intente que todos los sistemas de ayuda a la conducción de seguridad activa, que ayudan a evitar accidentes y a prevenirlos, se extiendan a todos los modelos de vehículos y no solo a los modelos de gama media o alta, para que cualquier ciudadano, independientemente de su condición económica, pueda acceder a ellos.

Sobre la intervención del Sr. Martín, de ASECEMP, entiende que es fundamental tener centros de reconocimiento médico de calidad y que no es justo que aquel que tiene un centro de reconocimiento médico de calidad tenga peores resultados económicos que aquellos que tienen centros de menor calidad. Informa que se está trabajando en establecer unos protocolos de actuación y que en las redes sociales de la DGT, la 2ª marca más viral de España, se informa de la conveniencia de tener los permisos de conducir al día y renovados y eso implica, evidentemente, ir a un centro de reconocimiento médico.

Sobre lo planteado por el Sr. Nadal, del RACC, ya se ha informado anteriormente sobre la metodología que se va a utilizar para la revisión de la estrategia de seguridad vial que se discutirá en los grupos de trabajo que

corresponda y, con los cambios que sean pertinentes, se volverá a someter al pleno del Consejo Superior de Tráfico.

Contestando a la Sra. Cogollos, reconoce que es necesaria la colaboración no solamente a nivel de ministerios sino a nivel de comunidades autónomas y de diputaciones, es decir, con todo aquel que tenga competencias relacionadas con el tráfico y la circulación.

En contestación al Sr. Perez, de la Junta de Andalucía, informa que el sistema eCall será obligatorio en los vehículos a partir de marzo de 2018 y que ya se está trabajando con los servicios de emergencia de todas las comunidades autónomas para que ese proceso no sufra ningún retraso y, en esa fecha, sea plenamente operativo. Informa, también, de que existe un grupo de trabajo en el ámbito de la Unión Europea para la implantación del eCall en las motocicletas.

Agradece al fiscal coordinador de Seguridad Vial la labor que realiza toda la red de fiscales de seguridad vial que, a su entender, es extremadamente positiva sobre todo en lo que se refiere a la atención de las víctimas de tráfico y a la vigilancia del cumplimiento de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial.

Sobre lo dicho por el Sr. Reyes, de AMM, reconoce que efectivamente la última reunión del grupo de trabajo de motocicletas fue en 2016, pero que no existe ningún problema en volverlo a reunir todas las veces que sea necesario. Recuerda que, a parte del trabajo que se lleva a cabo para implantar el sistema eCall para motocicletas y cascos, en la página web de la DGT existe un apartado destinado a dar consejos sobre conducción segura en motocicletas y que se está desarrollando el Plan INVIVE de motos que va a ser fundamental para identificar vías especialmente peligrosas para circular con la moto, en el que se incluirán propuestas de actuaciones a desarrollar por los titulares de las vías y donde se pondrán de manifiesto diversos aspectos de carácter técnico; por tanto, concluye, la moto va a ser uno de los temas clave de la estrategia y espera contar con la experiencia y colaboración de esa asociación.

Agradece a D^a Victoria de la Orden, del INSHT, el enfoque realizado sobre la influencia de las condiciones de trabajo en la accidentalidad vial laboral.

Al Sr. Riaño, de ANESDOR, le solicita colaboración, de igual forma que la expresada a la señora García de ANFAC.

Sobre lo dicho por el Sr. Rivas, representante de AECA-ITV, reconoce la importancia de que los vehículos circulen con todas las garantías técnicas y dice que en la DGT se está trabajando en la detección de los vehículos que circulan con la ITV caducada.

En cuanto a la intervención del Sr. Gil, del Ayuntamiento de Bilbao, dice que es consciente de que hay que dar un instrumento normativo adecuado para que los ayuntamientos puedan elaborar sus respectivas ordenanzas sobre movilidad, dado que es evidente que los principales problemas de movilidad y, por tanto, de seguridad, se producen en el ámbito urbano.

Agradece al Sr. Montoro, de FESVIAL, todas sus aportaciones y le insta a seguir trabajando por la seguridad vial y la movilidad sostenible.

Sobre la propuesta del Sr. Fernandez de implantar la tasa cero en la conducción, dice que la sociedad está empujando en ese sentido y que habrá que discutir si se opta por el planteamiento que propugna aplicarlo, en principio, sobre los conductores noveles y profesionales, o por el que aboga por hacerlo extensivo a todo tipo de conductores.

En cuanto a la intervención del Sr. Merino, representante de ANEAC, está de acuerdo en que son muchos los accidentes que se producen cuando hay una grúa parada asistiendo a un vehículo y, por lo tanto, esta

situación debe tener una especial consideración. A este respecto, informa, por un lado, de las pruebas piloto con grúas de auxilio en carretera que se están desarrollando en la ronda de circunvalación de Sevilla y en la autovía A-49 con el fin de conseguir una retirada rápida de los vehículos accidentados y, por otro, del inicio de los trabajos para la elaboración de un reglamento de auxilio en carretera que, por primera vez, establecerá un marco normativo para el desarrollo de esta actividad en España.

Finaliza el turno de intervenciones, el Sr. subsecretario de Interior que en relación con la intervención del Sr. Pérez Carretero dice que la Estrategia de Seguridad vial se evalúa de manera continua y que existen unos indicadores cuyo cumplimiento se constata cada año. En 2015 ya se habían conseguido 6 de los 13 indicadores, lo cual tiene que animarnos a seguir trabajando para cumplir aquellos que todavía restan.

2º. Educación Vial. Comisiones Provinciales de Seguridad Vial.

El director general de Tráfico inicia el desarrollo de este punto del orden del día manifestando que la educación vial va a ser uno de los objetivos clave en la nueva estrategia de seguridad vial y apoya su exposición en la presentación que se adjunta como anexo I, páginas 10-15, a esta acta, que resume las actuaciones desarrolladas por la DGT en este ámbito, a través de la Unidad de Intervención Educativa y de los coordinadores provinciales de educación vial, así como el material pedagógico utilizado.

Informa, a continuación, de la propuesta de creación de las subcomisiones de educación vial en el seno de las comisiones provinciales de tráfico y seguridad vial, presididas por los subdelegados del Gobierno; comisiones provinciales que vienen funcionando bajo la tutela de las comisiones de tráfico y seguridad vial en las comunidades autónomas. Con la constitución de estas subcomisiones se trataría de coordinar las acciones desarrolladas por los diferentes actores que intervienen en la materia de educación y formación vial en el ámbito provincial (educadores de la DGT de cada Jefatura, las asociaciones de víctimas, la agrupación de tráfico, policías locales, formadores viales, etc.), mediante la elaboración de los oportunos planes de actuación. Para ayudar a su puesta en funcionamiento, la DGT está elaborando un plan base de educación vial en el que se establecerán los principios de actuación, los objetivos y los grupos de población a los que se deben dirigir las actuaciones con indicación de contenidos y actividades a desarrollar (ver anexo I, páginas 17 a 25).

Se abre un turno de intervenciones:

Sr Thorson:

- Cree es necesario que una parte de la formación en educación vial se dirija directamente a los población de mediana edad ya que es esta la que está más implicada en los siniestros.
- Cree, también, que las administraciones deben estar por delante de la industria con el fin de poder valorar, antes de su comercialización, el efecto sobre la seguridad vial que puedan tener algunas innovaciones que se vayan a introducir en los vehículos.

Sr. Monclús:

- Informa que su entidad desarrolla actividades de educación vial en alrededor de una veintena de países y que hay una temática en concreto que les interesa mucho y es el uso de nuevas tecnologías aplicadas a la educación, ofreciendo su experiencia a este respecto.

Sr. Montoro:

- Felicita a la DGT por poner la educación vial como un objetivo prioritario de la estrategia de seguridad vial, objetivo que, entiende, cuenta con una importante receptividad social.
- En el ámbito escolar cree que históricamente en el tema la educación vial se ha hecho un gran esfuerzo, pero que se ha fracasado, aun cuando todas las leyes educativas que se han sucedido en el tiempo han

establecido que la educación vial tenía que ser obligatoria en España. Para evitar caer de nuevo en los mismos errores ofrece algunas claves:

- No confundir educación vial con formación vial.
- Los materiales didácticos que se elaboren deben ser claros, estar estandarizados e iguales para todos.
- La impartición de la educación vial debe ser obligatoria, pero más concebida como un número mínimo de horas que como asignatura diferenciada.
- El personal que la imparta debe estar debidamente formado.

Sr. Báez:

- Informa que la CNAE colabora con el Ministerio del Interior en las prisiones españolas haciendo formación y que, a través de la fundación de CNAE, se colabora con los colegios en la formación vial de los jóvenes, utilizando material didáctico específico.

Interviene el Sr. subsecretario de Interior para trasladar a los miembros del Consejo la apuesta del Ministerio por la educación vial obligatoria e informa que desde el Ministerio del Interior se remitió al Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, materiales didácticos para su integración en los diseños curriculares de la última reforma educativa.

Sr. Jacobo Diaz, de AEC:

- Desde su punto de vista, es evidente el éxito de las políticas de educación si se tiene en cuenta que el grupo etario que más ha descendido su accidentalidad el último decenio en nuestro país ha sido el de 15 a 24 años, lo cual quiere decir que, sin duda, el trabajo ha sido bueno.
- Se inclina por poner el foco en otros grupos de edad, donde sí se tiene un problema, y más si pensamos en la inversión de pirámide poblacional que se está produciendo en el país: los grupos de 65 a 75, de 75 a 85 y mayores de 85, son los 3 grupos etarios que menos han reducido su accidentalidad por millón de habitantes en nuestro país. Cree que es un problema que debe afrontarse en la política estratégica de seguridad vial de este decenio.

Sr. Vargas:

- Opina que la educación vial sigue siendo una asignatura pendiente, reconoce que se han hecho meritorios esfuerzos aislados (las víctimas, policías locales, etc), que vienen realizando una labor excelente de educación en los colegios, pero opina que falta un impulso político e institucional sobre la educación vial que la coloque como una auténtica prioridad y recuerda que durante la tramitación de la LOMCE, la fiscalía propuso la educación vial como asignatura obligatoria.
- Aboga por el establecimiento de una estrategia nacional de educación vial que surja de un ámbito institucional que integre a las administraciones con competencia en la materia, en el que se aborde monográficamente la seguridad vial y que asuma el liderazgo institucional sobre la educación vial.

3º. Reforma normativa. Constitución de grupos de trabajo.

El director general de Tráfico cree que hay coincidencia en la necesidad de emprender una reforma de las normas que regulan el tráfico, la seguridad vial y la movilidad con el objeto de superar el modelo de movilidad del siglo XX, que es donde sigue anclada la ley de tráfico, a pesar de las numerosas reformas acometidas en los últimos años que se han centrado, fundamentalmente, en el vehículo a motor y en la carretera y que en el siglo XXI, la sociedad demanda nuevas respuestas a los retos de la movilidad segura y sostenible y, por lo tanto, hay que enfocar la seguridad vial y la movilidad en un nuevo marco regulador, donde va a tener un protagonismo especial la movilidad urbana.

Los ejes de esta reforma van a ser tres:

- Seguridad vial y colectivos vulnerables.
- Ciudad y nueva movilidad.
- Revisión del permiso por puntos.

Y para abordarla informa que se van a crear 8 grupos de trabajo específicos dentro del Consejo:

- Reincidentes y enfermedades limitativas. Alcohol y drogas.
- Conducción autónoma, nueva movilidad motorizada.
- Movilidad activa. Ciudad. Restricciones medioambientales.
- Normas de circulación.
- Permiso por puntos.
- Velocidad.
- Aprendizaje a lo largo de la vida. Educación Vial.
- Formación de conductores.

Reformada la ley, continúa el director general, se abordará la reforma de los tres reglamentos que derivan de ella: vehículos, conductores y circulación.

A continuación se abre un nuevo turno de intervenciones:

D. Salvador Angosto. Jefe de la Policía Local de San Javier (Murcia):

- Opina que las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad son un pilar importante a la hora de aplicar las medidas aprobadas en la ley y, por ello, deben estar dotadas de los medios humanos y materiales suficientes y su actuación debe estar respaldada por un desarrollo reglamentario adecuado.

D^a Maj Brit. M^o Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente:

- En su intervención presta especial atención al tratamiento normativo de las restricciones a la circulación por problemas medioambientales, constatando que los principales problemas relacionados con la calidad del aire en las ciudades son debidos fundamentalmente al tráfico de vehículos a motor. Informa a este respecto que la UE ha abierto un expediente de infracción a España precisamente por superar los índices máximos admitidos de CO₂ en ciudades como Madrid o Barcelona.
- Considera que el derecho a la salud y la protección del medio ambiente deben prevalecer sobre otros derechos como el de la movilidad.

D. Jaime Varea. GANVAM:

- Dice que su asociación ha hecho propuestas de reforma normativa para potenciar el Registro de Vehículos para que incluya información relativa al kilometraje, reparaciones sufridas, etc. con el fin de que pueda contribuir a una mayor información sobre seguridad técnica de los vehículos.
- Informa que en España hay 10.000 puntos que venden 4.000.000 de vehículos nuevos y usados al año y que realizan 30.000.000 de reparaciones, y que desde GANVAM ofrecen esa estructura para realizar una labor de educación vial y se brindan a cualquier iniciativa que se pudiera poner en marcha.

El director informa a este respecto que la DGT está llevando a cabo un proyecto de libro taller digitalizado, de tal manera que aquel que adquiera un vehículo pueda conocer su historial de reparaciones y siniestros.

D. Ole Thorson. PAT:

- En relación con la reforma normativa dice que habría que avanzar en el concepto de la no existencia del derecho a adelantar y, en cuanto a los vehículos, avanzar en exigencias tales como que las homologaciones

de vehículos sean más rigurosas a nivel europeo, introducir las cajas negras, alcohollocks, limitadores de velocidad y manuales de seguridad en los vehículos.

D. Alfonso Triviño. ACP:

- Propone que en reforma normativa se introduzcan directrices a los titulares de las vías sobre responsabilidad en la conservación de las mismas y sobre el fomento de la movilidad ciclista.

En respuesta a las dudas planteadas por algunos participantes en el pleno sobre la composición de los grupos de trabajo, el director general de Tráfico aclara que no existe ningún inconveniente en que a los mismos integren técnicos designados por los diferentes miembros del Consejo

Finalizado el turno de intervenciones, el director general de Tráfico continúa en este mismo punto del orden del día informando sobre el **Plan estratégico de la bicicleta** y expone las características generales del plan:

- El Plan Estratégico de la Bicicleta debe definir las políticas de impulso y fomento de la bicicleta como medio de movilidad sano y saludable.
- Implica a todas las administraciones públicas y, también, a varios sectores sociales y productivos, por ello, el plan debe establecer objetivos, actuaciones, medidas de coordinación, plazos, etc. Debe ser el marco de referencia.
- No se concibe, exclusivamente, como un conjunto de normas o de medidas de seguridad para los ciclistas, es mucho más amplio, y afecta a la salud, a la economía, a la educación, a la planificación urbana, etc.

En su elaboración están participando, además de la DGT, que lo lidera, diferentes organizaciones de usuarios de las bicicletas, representantes de la administración local y de varios departamentos ministeriales.

Las áreas de actuación sobre las que se va a trabajar en los próximos meses son: normativa, infraestructuras, intermodalidad, educación, salud, seguridad, turismo, ocio, economía asociada a la bicicleta, empresas, etc.

4º. Entorno urbano: acciones.

En este punto el director general de Tráfico informa sobre los convenios firmados por la DGT con ayuntamientos, relacionados con la cesión de materiales para la realización de campañas de control de velocidad y alcohol y drogas, comunicación de accidentes con víctimas, acciones relacionadas con la educación vial, el acceso a los registros de titularidad de la DGT, etc. (ver anexo I, páginas 38 a 41).

En cuanto a los materiales, el director considera que estos deben cederse principalmente a los ayuntamientos con menores posibilidades presupuestarias y que el reto de futuro es seguir con esta línea de colaboración con los municipios españoles, en cuyo ámbito se producen una parte importante de los accidentes de tráfico con víctimas.

Informa que se está elaborando un nuevo convenio marco entre la DGT y la FEMP para lo cual se han constituido varios grupos de trabajo y que, una vez entre en vigor, se empezarán a renovar los respectivos convenios bilaterales.

Informa, también, que próximamente tendrán lugar un encuentro entre la DGT y los concejales y responsables técnicos de movilidad de las principales capitales de provincia para poner en común distintos aspectos referidos a la movilidad en el ámbito urbano.

Se abre un turno de intervenciones:

D. Ole Thorson:

- Dice que hay que tener en cuenta que en el ámbito urbano la mayor parte de los desplazamientos se hacen a pie, por lo que hay que implantar medidas orientadas a la seguridad de los peatones, que también afectarán a los ciclistas, como las denominadas calles 30.

A este respecto, el director general de Tráfico apunta que una de las 15 medidas que el ministro del Interior presentó en enero de 2017 en el Congreso de los Diputados para hacer frente al repunte de víctimas que se tuvo en 2016, fue la elaboración de una guía de buenas prácticas en travesías y tramos urbanos en el ámbito de la infraestructura. En esta guía, que se pondrá a disposición de las distintas administraciones con competencia en la materia, se recopilarán ejemplos de posibles actuaciones de bajo coste y elevada eficacia para reducir la accidentalidad.

D. Javier Hernández. Comunidad de Madrid:

- Dice que desde la Comunidad de Madrid y en relación con lo expresado por el representante del Ayuntamiento de San Javier, se es consciente de la importancia que tienen las policías locales en todos los temas relacionados con la seguridad vial e informa al pleno de que actualmente en la Asamblea de Madrid se está procediendo a la tramitación de una proposición de ley de coordinación de policías locales en donde la seguridad vial tiene un protagonismo muy importante.

D. Luis Montoro. FESVIAL:

- Opina que el ámbito urbano requiere un trabajo extraordinario en aspectos como el de educación y formación; infraestructuras y control policial, en este último caso, para evitar la sensación de impunidad que existe en este ámbito.

En contestación a esta última intervención, el Sr. Subsecretario dice que el ámbito urbano es un reto que ineludiblemente hay que abordar, entre otras cosas porque es uno de los objetivos y uno de los indicadores más ambiciosos de la Estrategia de Seguridad Vial. Señala, además, que éste es un ámbito especialmente complejo por el sistema de distribución de competencias.

5º. Ruegos y preguntas.

Sr. Merino, de ANEAC-FENEAC:

- Solicita que en los partes de accidentes en que estén implicados como víctimas operarios de auxilio en carretera se anote, expresamente, el color de la grúa que estaba presente, y si ese dato ya se ha recogido, solicita que se les proporcione información de los últimos años. En su opinión, la visibilidad de la grúa es fundamental a la hora de evitar el accidente y demanda más visibilidad para las grúas de auxilio en carretera en igual medida que la que tienen los vehículos de la Guardia Civil o de las empresas concesionarias del mantenimiento de la vía. Critica que en este sector solo manda el poder económico y los vehículos se rotulan por imagen de marca, nunca por seguridad vial.
- Añade que parece razonable que la DGT exija unos mínimos elementos de retroreflectancia en el vehículo y, por último, solicita que se otorgue la medalla al mérito en seguridad vial a los operarios fallecidos o heridos en acto de servicio.

Contestando a esta intervención, el Sr. director general de Tráfico vuelve a recordar que se está elaborando el reglamento de auxilio en carretera que recogerá muchas de las demandas del sector y que,

evidentemente, el tema de la visibilidad de aquellos que están prestando auxilio en los arcenes de las autopistas y carreteras tiene que ser una prioridad.

El representante de la Comunidad de Madrid propone, a la vista de que el 75% de los accidentes mortales de tráfico ocurren en carreteras convencionales, que se inste a las respectivas administraciones públicas competentes el desdoblamiento de las carreteras convencionales.

D Jacobo Díaz, de AEC, propone incorporar a las actuaciones de seguridad vial que se aprueben una memoria económica que las otorgue una mayor credibilidad y un mayor grado de compromiso.

El director general de Tráfico comenta a este respecto que en la reforma de la estrategia de seguridad vial se va a establecer para cada acción, además de una valoración de su eficacia, contrastada desde el punto de vista de la praxis y de la investigación, una valoración del coste estimado de su ejecución.

Como última intervención el representante de ASECEMP reclama una mejora en la comunicación telemática con los servicios informáticos de la DGT.

Sin más temas que tratar, siendo las 13:30 horas, el Sr. subsecretario de Interior agradece la presencia en el pleno de los vocales del Consejo y levanta la sesión.

ESTE ACTA FUE APROBADA EN EL PLENO DEL CONSEJO CELEBRADO EL 21 DE OCTUBRE DE 2019

EL SECRETARIO DEL CONSEJO SUPERIOR DE TRÁFICO, SEGURIDAD VIAL
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Álvaro Gómez Méndez