



ACTA DE LA 29ª SESIÓN DEL PLENO DEL CONSEJO SUPERIOR DE SEGURIDAD VIAL

Fecha: 26 de noviembre de 2013.

Hora de inicio: 12:00 horas.

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

ASISTENTES:

- **Presidente:** D. Jorge Fernández Díaz, ministro del Interior.
- **Vicepresidente primero:** D. Luis Aguilera Ruiz., subsecretario del Ministerio del Interior.
- **Vicepresidente segundo:** D. ^a. María Seguí Gómez, directora general de Tráfico.
- **Secretaria,** D. ^a. Mónica Colás Pozuelo, subdirectora general de Intervención y 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 de Vera Santana, consejero técnico, en sustitución del director general de Protección Civil.
- **Por el Ministerio de Fomento,** D. Jorge Urrrecho Corrales, director general de Carreteras y D^a Alicia Rubio Fernández, subdirectora general de Inspección, en sustitución del director general de Transporte Terrestre.
- **Por el Ministerio de Justicia,** D. Ignacio Acón Ortego, juez asesor de la Dirección General de Relaciones con la Administración de Justicia, en sustitución del director general de Relaciones con la Administración de Justicia.
- **Por el Ministerio de Defensa,** D. Miguel López de la Vieja Díaz de Mera, analista, en sustitución del teniente general jefe del Estado Mayor Conjunto de la Defensa.
- **Por el Ministerio de Economía 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 Administraciones Públicas,** D.^a Pilar Atienza Gabas, subdirectora general adjunta de Administración Local, en sustitución del director general de Coordinación de Competencias con las CC.AA y EE.LL y D. Carlos Hernández Hidalgo, subdirector general de Informes, Asuntos Fiscales Y Presupuestarios, en sustitución del secretario general técnico.
- **Por el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad,** D.^a Vicenta Lizarbe, jefa de área, en sustitución de la directora general de Salud Pública, Calidad e Innovación y D. José Salmerón, jefe de servicio de programas interministeriales, en representación del Instituto de la Juventud.
- **Por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo,** D. José Manuel Prieto Barrio, jefe de área de Calidad y Seguridad Industrial, en sustitución del director general de Industria y PYME.

- **Por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente**, D.ª Maj-Britt Larka Abellán, subdirectora general de Calidad del Aire y Medioambiente Industrial, en sustitución de la directora general de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural.
- **Por el Ministerio de Empleo y Seguridad Social**, D. Luis Fernández Briceño, jefe de área, en sustitución del director general de Empleo.
- **Por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte**, D.ª Natalia Gil Novoa, jefa de servicio del CNIIE, en sustitución de la directora del Centro Nacional de Innovación e Investigación Educativa.

- **Por la Comunidad Autónoma de Cataluña**, D. Joan Josep Isern Aranda, director del Servei Català de Trànsit.
- **Por la Comunidad Autónoma del País Vasco**, D.ª Garbiñe Ugarte Muguruza, directora de Tráfico.
- **Por la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha**, D. Víctor Cuellar Ruiz, jefe de servicio de Construcción, en sustitución del director general de Carreteras.
- **Por la comunidad autónoma del Principado de Asturias**, D. Juan Fernández Pereiro, director general de Infraestructuras.
- **Por la Comunidad Autónoma de Andalucía**, D. José Antonio Varela González, director general de Interior, Emergencias y Protección Civil.
- **Por la Comunidad Autónoma de Canarias**, D. José Luis Pérez Betancor, jefe de coordinación técnico-administrativa, en sustitución del director general de Infraestructura Viaria.
- **Por la Comunidad Foral de Navarra**, D. José Luis Arasti Pérez, jefe de sección de Tráfico y Seguridad Vial, en sustitución del director general de Interior.
- **Por la Comunidad Valenciana**, D. Enrique Casquero de la Cruz, jefe de servicio de Seguridad Vial, en sustitución del director general de Transportes y Logística.
- **Por la Comunidad Autónoma de Madrid**, D. José Ángel Arce Blanco, jefe del área de Programas de Seguridad, en sustitución del director general de Seguridad e Interior.
- **Por la Comunidad Autónoma de Aragón**, D. Pablo Acebes Senovilla, jefe de sección de Emergencias, en sustitución del director general de Interior.

- **Por el Ayuntamiento de L'Alqueria de la Comtessa**, D. Salvador Femenia Peiró, alcalde.
- **Por el Ayuntamiento de Coslada**, D. Fernando Atienza García, concejal de Seguridad, Protección Ciudadana y Movilidad.
- **Por el Ayuntamiento de Villamanrique**, D. Juan Pedro Piqueras Jiménez., alcalde.

B) Representantes de organizaciones profesionales, económicas y sociales.

- **Por el RACE**, el presidente, D. Carmelo Sanz de Barrios.
- **Por Cruz Roja Española**, D. Fernando Prado Conde, subdirector del Departamento de Salud y Socorros, en sustitución del presidente.
- **Por los centros de reconocimiento de conductores**, D. Bonifacio Martín Ecurín, secretario general de ASECEMP, en sustitución de su presidente.
- **Por las compañías aseguradoras de automóviles**, D.ª Alicia Ibáñez, gerente de UNESPA, en sustitución del vicepresidente.
- **Por los concesionarios de autopistas**, D. Bruno de la Fuente, director general de ASETA, en sustitución del presidente.
- **Por consultoras y constructoras de carreteras**, D. Enrique de Arteaga y Garrido, presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- **Por las empresas especializadas en señalización, control y gestión de tráfico**, D. Ángel Guerra Zalabardo, presidente de PEMTRA.



- **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. Fernando Acebrón Rodicio, director del Área Industrial Y Técnica de ANFAC, en sustitución del presidente.
- **Por los fabricantes de motocicletas, ciclomotores y bicicletas**, D. José María Riaño Sebastián, secretario general de ANESDOR, en sustitución del presidente.
- **Por los talleres de reparación**, D. Luis Ursúa Ibero, secretario general de CETRAA, en sustitución del presidente.
- **Por investigación en materia de tráfico y seguridad vial**, D.ª Elena de la Peña González, subdirectora general técnica de la Asociación Española de la Carretera, en sustitución del presidente.
- **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. Julio Laria del Vas, director general del Instituto MAPFRE.
- **Por las organizaciones de automovilistas**, D. Luis Puerto, director técnico de la Fundación RACC, en sustitución del director general.
- **Por las organizaciones de ciclistas**, D. Alfonso Triviño Fernández, secretario general de la ACP, en sustitución del presidente.
- **Por las organizaciones de motoristas**, D. Pablo Arranz Alaez, presidente del Real Moto Club de España.
- **Por el departamento de transporte de viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera**, D. Rafael Barbadillo López, presidente.
- **Por el departamento de transporte de mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera**, D. Juan Luis Fernández-Prieto González, secretario general, 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.
- **Por los fabricantes de equipos y componentes de automoción**, D.ª M.ª Begoña Llamazares Vega, responsable de mercados de SERNAUTO, en sustitución del presidente.

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

- D. Bartolomé Vargas Cabrera, fiscal coordinador de Seguridad Vial.
- D.ª. Monserrat Montal Gibert, vicepresidenta de la Asociación PAT-APAT.
- D.ª Mar Cogollos Paja, directora de la Asociación AESLEME.
- D.ª. Noa Sánchez, responsable de proyectos de la Asociación STOP ACCIDENTES.
- D.ª Ruth Palmer García, coordinadora de la Asociación DIA.
- D. Valeriano García Rivera, director de la Federación Española de Daño Cerebral (FEDACE)

Excusan su asistencia:

- D. Saturnino Corchero, director general de Administración Local, Justicia e Interior de la Consejería de Administración Pública del Gobierno de Extremadura.
- D.ª. Yolanda Bel Blanca, consejera de Presidencia, Gobernación y Empleo de Ceuta.
- D. José A. Guijarro Gallego, director general de Carreteras de la Región de Murcia.
- D. Víctor Garrido Cano, director general de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de La Rioja.
- D. Luis Alberto Solís Villa, director general de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla-León.
- D. José Francisco Sánchez Cimiano, director general de Obras Públicas del Gobierno de Cantabria.
- D. Juan Salvador Iriarte, director general de Transportes de las Illes Balears.



- D. Juan José Cardona González, alcalde de Las Palmas de Gran Canaria.
- D. ^a Laura Fernández Peña, diputada de la Diputación Provincial de Valladolid.
- D. Jaime Alberto Ramos Torres, alcalde del Ayuntamiento de Talavera de la Reina.
- D. ^a. Paloma Cano Suárez, concejala de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Alcobendas.
- D. Manuel Mirás Franqueira, alcalde del Concello de Oroso.
- D. Diego Movellán Lombilla, alcalde de Camargo.
- D. Ernesto Sierra Palacios, alcalde de Villarejo.
- Consejo de Consumidores y Usuarios.
- D. Roberto Alberola, presidente de la Asociación Técnica de Carreteras.

.....

ORDEN DEL DÍA:

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Presentación del proyecto de reforma de la Ley de Seguridad Vial y del Real Decreto de desarrollo del Consejo Superior de Seguridad Vial.
3. Informe de la siniestralidad 2012.
4. Plan de acción de la DGT 2012-2016.
5. Informe sobre los Grupos de Trabajo actuales y los propuestos para el futuro.
6. Otros asuntos:
 - Propuesta de modificación del Real Decreto de normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos.
 - Posible incorporación de nuevos miembros al Pleno
7. Ruegos y preguntas.

Documentación entregada:

- Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.
- Informe sobre los grupos de trabajo dependientes del Consejo Superior de Seguridad Vial.
- Informe sobre la composición de los grupos de trabajo dependientes del Consejo Superior de Seguridad Vial.
- Escrito de la asociación española de entidades colaboradoras de la administración en la inspección técnica de vehículos (AECA-ITV) sobre el trámite de informe del proyecto de Real Decreto, por el que se modifica el Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos.

.....

Apertura de la sesión.

Abre la sesión el Sr. D. Jorge Fernández Díaz, ministro del Interior, dando la bienvenida a los asistentes y agradeciéndoles su participación y el trabajo que vienen desarrollando. Expresa su satisfacción por presidir por primera vez el Pleno del Consejo Superior de Seguridad Vial (en adelante CSSV) en un momento en que las Cortes están tramitando el proyecto de ley por el que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, y que establece como funciones del CSSV, entre otras, la coordinación, impulso y mejora de las políticas de seguridad vial proponiendo planes de actuación conjunta para cumplimentar las directrices emanadas del Gobierno o para



someterlas a su aprobación; informar los proyectos de disposiciones de carácter general en materia de circulación de vehículos y ordenar e impulsar la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollan actividades relacionadas con la seguridad vial.

Continúa el Sr. ministro manifestando que la seguridad vial es uno de los ejes prioritarios para esta legislatura, que cada muerto y herido en nuestras vías es una poderosa razón para seguir trabajando y señala la importancia de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil para que las políticas de seguridad vial surtan efectos. Destaca que en el año 2012 la cifra de fallecidos en las vías interurbanas, en las 24 horas siguientes al siniestro, fue de 1.304, situándonos al nivel de 1960, año en el que se contabilizaron 1300 fallecidos. La cifra alcanza mayor relieve si se tiene en cuenta que en ese año España era muy diferente a la del momento actual: dos millones de vehículos frente a más de 20 millones en 2013; en cuanto a los permisos de conducción la cifra también es incomparable, al igual que la calidad de las vías, de los vehículos y la velocidad que podían desarrollar. Dice que con la colaboración de todos se han ido desarrollando políticas que, pasando de una manera muy especial por la toma de conciencia generalizada del común de nuestra sociedad, y en particular de los conductores, en materia de educación vial, en los últimos años, de manera inexorable han ido reduciendo el número de fallecidos. A fecha de hoy, y en relación con la misma fecha del año pasado, estamos en un 14% de descenso. Si en el año 2011 se consideró como un logro importante haber rebasado a la baja el listón de los 1500 muertos en vías interurbanas y a 24 horas, hoy se puede decir que es muy probable que al finalizar el año estemos mucho más cerca de los 1.000 fallecidos que de los 1.500.

Se parte de la premisa, continúa el ministro, de que la seguridad vial es una responsabilidad compartida y es misión de los poderes públicos prevenir y evitar los accidentes de tráfico, para lo cual se viene actuando en diferentes frentes, tales como la implantación de un modelo de educación vial, la mejora de las infraestructuras y la adopción de medidas normativas precisas para una movilidad mas segura, teniendo en cuenta que sus efectos requieren un tiempo desde su puesta en marcha para que se traduzcan en una reducción visible y cuantificable de la siniestralidad.

En cualquier caso, hay que recordar que sigue siendo inasumible que los accidentes de tráfico, en su mayoría evitables y previsibles, sigan siendo la segunda causa de muerte no natural en nuestro país y la primera de las causas de muerte, incluidas las naturales, en el tramo de edades comprendido entre los 15 y los 24 años.

La aplicación de las medidas mencionadas está suponiendo un cambio social profundo en España que conlleva una constante reducción de las víctimas por accidentes de tráfico en los últimos tiempos. Se han señalado ya las cifras de 2012, que llevan a cifras prácticamente análogas a las de 1960 e indican que vamos por el buen camino. Durante los 10 primeros meses de 2013, en las vías interurbanas estamos en una reducción del 14% respecto al pasado año.

Estas buenas cifras, añade el Sr. ministro, en absoluto deben dejarnos satisfechos. Deben ser un estímulo más para seguir mejorando en la seguridad vial de nuestros conciudadanos. Para seguir avanzando hay que implicar a todos los niveles de la administración, con especial atención al ámbito local, colaborando y estableciendo líneas conjuntas de actuación. Hay que implicar, asimismo, a las organizaciones profesionales, fundaciones y entidades sin ánimo de lucro que contribuyen a mejorar las normas y los proyectos en esta materia. Hay que trabajar, también, en la seguridad vial en las empresas, ámbito que se menciona en los temas claves de la vigente estrategia de seguridad vial que señala la necesidad de mejorar en el conocimiento de los accidentes in itinere y de lograr la intervención activa de las empresas para evitarlos. Aporta algunos datos: las bajas laborales debidas a los accidente de tráfico conllevan un coste laboral que asciende a más de 148 millones de euros. En 2012, el 11% del total de las bajas laborales que hubo en España lo fueron por accidentes de circulación; el 31% de los fallecidos por accidente laboral fue debido a un accidente de tráfico, siendo este uno de los mayores riesgos laborales en España, que ponen de manifiesto la necesidad de implicar activamente al mundo de la empresa en los proyectos y en políticas preventivas.

Por otro lado, continúa, a lo largo de la sesión del pleno se pondrá de manifiesto la situación normativa en que nos encontramos inmersos, así como el plan de acción que está desarrollando la Dirección General de Tráfico

(DGT) para mejorar la atención e información de los ciudadanos víctimas de un accidente de tráfico. Constata que, en los últimos años, la normativa relacionada con el tráfico y la seguridad vial ha sido objeto de importantes modificaciones desde varias perspectivas formales, incidiendo en un cambio de patrones de los comportamientos de los conductores, promoviendo una conducción más segura con el fin de reducir la siniestralidad. La actual reforma, la número 16 respecto al texto inicial, tiene como objetivo fundamental incorporar al ordenamiento otras modificaciones que en los últimos tiempos se han tornado en prioritarias. El proyecto cuando se transforme en ley habilitará, además, al Gobierno para establecer un texto articulado que integre la ley originaria con esas 16 reformas.

Una de las adaptaciones que hace este proyecto de ley afecta al propio CSSV. Hasta ahora se denomina Consejo Superior de Seguridad Vial y se pretende que retome la denominación más precisa de Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial. Su principal objetivo es poner en el centro de las funciones de este órgano, y junto al aspecto esencial de la movilidad sostenible, el tráfico de todos los vehículos por las vías públicas. La DGT, desde una visión integradora de la movilidad, entiende que el cambio conceptual es relevante pues ya no se puede hablar de movilidad por un lado y de otros criterios como seguridad vial, ecología o sostenibilidad desde otro, sino que solo cabe entender la movilidad como integrada por distintos medios, fluida a la vez que segura. Además, en el proyecto se potencia la función de órgano consultivo como cauce fundamental de participación de todas las entidades y sectores, cada vez más protagonistas en la seguridad vial. Hemos de contar con el apoyo profesional y político necesario para la mejora de la seguridad vial y a lo largo de la reunión se irán poniendo de manifiesto los grandes retos que se tienen a corto y medio plazo en esta materia como responsabilidad compartida de todos.

Finaliza el Sr. Fernández Díaz dando las gracias y cediendo la palabra a la directora general de Tráfico para que continúe con el orden del día.

Aprobación del acta de la reunión celebrada el 2 de junio de 2011.

Se procede a la aprobación del acta de la última reunión que queda ratificada sin ninguna observación.

Presentación del Informe de la siniestralidad 2012.

(La presentación se adjunta a esta acta como anexo I)

La directora general de Tráfico hace una introducción relacionada con la información que se recoge en el informe de siniestralidad vial de 2012 señalando los, desde su punto de vista, cinco puntos más relevantes del proceso de elaboración del informe:

- 1º. Por primera vez, se aborda la siniestralidad urbana e interurbana de forma integral y exhaustiva.
- 2º. Por segundo año consecutivo se consolida la nueva metodología que permite identificar los fallecidos a 30 días post-accidente de manera nominal, abandonando el método de cálculo indirecto que venía aplicándose desde 1993, siendo España el último de los países europeos que ha adoptado una metodología prospectiva y nominal.
- 3º. Se ha ampliado el origen de los datos que aparecen en el informe, contándose con la colaboración del INE y del Ministerio de Sanidad.
- 4º. Se iguala el detalle analítico de las víctimas mortales y no mortales.
- 5º. Se ha iniciado un camino de investigación de mayor rigor sobre la siniestralidad urbana que es una de las áreas en donde la trayectoria de éxitos acumulados no está consolidada y, todavía, tiene margen de mejora.

A continuación, la Sra. directora presenta la serie histórica del parque de vehículos desde 1965, del censo de conductores y de fallecidos por accidente de tráfico a 30 días. Destaca que 1989 fue el año en el que se alcanzó

el record máximo de mortalidad con 9.344 fallecidos y en 2012, por décimo año consecutivo, se ha continuado con la reducción neta llegando a un total 1.903 fallecidos. Pone de relieve que la serie desmonta la idea de que una mayor movilidad conlleva una mayor siniestralidad.

Las cifras de 2012, dice, nos ponen en una posición internacional muy favorable, tanto en el contexto de los países de la UE como en el contexto mundial referido a países como EE.UU., Australia o Japón. España, en estos momentos, en cuanto a la tasa de mortalidad por millón de habitantes se sitúa en una séptima posición, por detrás de Suecia, Holanda, Dinamarca o Reino Unido, por lo que, todavía, hay margen de mejora.

Para la directora los fallecidos son la punta del iceberg del problema de la siniestralidad vial, puesto que se estima que por cada fallecido los informes oficiales pueden identificar hasta 5 heridos graves y 55 heridos leves. Pero la realidad es diferente cuando en los censos de hospitales se busca a los pacientes que han sido ingresados un mínimo de 24 horas por accidentes de tráfico, vemos que los heridos graves pasan a 12 por fallecido. Resalta que el coste directo del tratamiento de estos pacientes asciende a cerca del 1% del PIB nacional.

Informa sobre la transformación notable en la forma de computar los heridos graves que se producirá a partir de 2015, puesto que es decisión de la UE que, en vez de utilizar el criterio de ingreso hospitalario, se adopte un nuevo criterio que recoja un catálogo de lesiones específicas y el número de las personas que las padecen.

Considera importante, también, conocer, además de las tendencias o los números absolutos, la valoración de quiénes son las personas con mayor riesgo en nuestro país: en 2012, la mayoría de las víctimas son ocupantes de un vehículo a motor de cuatro ruedas, 872; el siguiente grupo lo representan los peatones con 376. En lo referente al riesgo relativo, son los peatones los que tienen mayor riesgo de morir, seguidos de los motociclistas y ciclistas.

En cuanto a las víctimas mortales según el tipo de vía, señala que el gran grueso se da en las vías convencionales interurbanas, con un aumento de las víctimas en vías urbanas respecto a años anteriores.

Los datos de siniestralidad desmontan la idea tradicional de que la víctima tipo sea la de un joven que se accidenta durante el fin de semana en horario nocturno; este patrón hace años que no responde a la realidad, la víctima tipo es un varón de 46 años que va o viene de trabajar y el accidente ocurre de 8 de la mañana a 8 de la tarde, de lunes a viernes.

Este informe es el primero que recoge en detalle la distribución de víctimas mortales según la zona urbana de residencia, de tal forma que siendo solo un 10% de la población española la que vive en las ciudades de más de un millón de habitantes, el 22% de las víctimas mortales ocurren aquí.

La epidemiología de la accidentalidad vial ha cambiado mucho en los últimos años: a partir de los 50 años se incrementa el riesgo.

Otra novedad del informe es la presentación del análisis del riesgo relativo a la edad del vehículo turismo en vía convencional: el riesgo relativo de fallecer en un accidente se duplica o triplica cuando el vehículo accidentado tiene más de 7 años de antigüedad.

Finaliza su presentación resumiendo los retos de cara al futuro:

- Conseguir una mayor implicación de los ayuntamientos en el suministro de información (se ha comprobado que, del total de ayuntamientos, 423, que reúnen a cerca del 20% de la población, no habían remitido ningún dato de siniestralidad en los últimos 5 años).
- Unir los informes policiales y sanitarios.
- La geolocalización del accidente.
- Lugar del accidente o lugar de residencia para imputar el fallecido.
- Obtener información sobre la exposición al riesgo.



- Obtener información sobre la gravedad de la colisión, independientemente de la gravedad de las lesiones.

A continuación, el Sr. ministro abre un turno de intervenciones:

Toma la palabra el Sr. Isern, director del Servei Catala de Transít. Cree que todavía se podría introducir un factor de mejora en las estadísticas de accidentalidad si se computara el incremento de la movilidad que produce el turismo en nuestro país.

El Sr. ministro entiende que es una sugerencia acertada, dice que teniendo en cuenta que España es el tercer país del mundo en cifras de turistas con más de 50 millones de visitantes, la influencia de este fenómeno en la movilidad es evidente e introduce variables que habría que considerar.

El Sr. Juan Luis Revuelta, representante de CC.OO., dice que la crisis ha reducido los índices de movilidad y de transporte de todo tipo, lo que está contribuyendo a mejorar las cifras de accidentalidad; la salida de la crisis y el consiguiente aumento de la movilidad podría traer consigo, por el contrario, un aumento de la accidentalidad, con lo que habría que preguntarse si las medidas que se están tomando son las correctas. Propone elaborar un escenario que considere una situación económica de crecimiento, con el consiguiente aumento de la movilidad, en el que se plantearan medidas para evitar que se volviera a incrementar el índice de accidentalidad.

Contesta el ministro argumentando que es cierto que la crisis atenúa la movilidad, pero también afecta negativamente al introducir dos variables que pueden provocar el aumento del índice de siniestralidad: el mayor envejecimiento del parque de vehículos y un peor mantenimiento de las vías.

Por su parte, la directora general de Tráfico, entiende que la reducción o aumento del número de fallecidos es fruto de varios factores que actúan simultáneamente (modelos multivariantes) con direcciones y magnitudes diferentes, siendo objetivo prioritario poder modelar esa relación de forma que tengamos mejor conocimiento de cómo actúan. Dicho esto, en la DGT se viene constatando que desde 2007, se da una reducción anual de entorno al 4% del número de viajes.

La representante de la Asociación AESLEME, D.ª Mar Cogollos, considera preocupante la infranotificación de accidentes y pregunta si en otros países también existe.

Igualmente, el Sr. ministro expresa su preocupación por la falta de datos expresada por la directora de Tráfico en su intervención, pero aclara que el dato de los fallecidos en las 24 horas se refiere a las vías interurbanas a las que no afectan los problemas de suministro de información por parte de los municipios, por lo que la tendencia descendente en la accidentalidad no se pone en entredicho. La información a 30 días sí que integra a las vías urbanas y travesías, dependientes de los municipios y, por tanto, es evidente que no teniendo los datos que afectan a un 20% de la población, las cifras absolutas pueden que no sean correctas. Otra cosa es que a efectos de tendencias se mantengan las cifras a la baja.

La directora general de Tráfico puntualiza que se estima que en cuanto a porcentaje de fallecidos puede no estar afectando tampoco el dato de 30 días porque la información se coteja con los datos del INE. Dice que durante 2013 se ha requerido a los municipios que no envían información a la DGT para conseguir su adscripción a la transmisión rutinaria y automatizada de los parte de accidentes. Hace constar que, en todo caso, la parte más problemática de la infranotificación no se centra en los fallecidos sino en el cómputo de los heridos graves que son más numerosos en el entorno urbano. No cree que la ampliación de la información al 100 por 100 de los municipios acabe modificando el número de fallecidos, lo que sí hará es modificar el número de heridos. Concluye que la comparativa internacional es difícil de hacer porque no suele ser habitual que se reconozcan los defectos de los sistemas de información propios.

El siguiente punto del orden del día, el **Plan de acción de la DGT 2012-2016**, lo presenta la directora general de Tráfico, (su presentación se adjunta como anexo II). Inicia su intervención explicando que el nuevo equipo de la DGT, constituido en 2012, creyó prudente dar continuidad a la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 aprobada por el Consejo de Ministros el año anterior, manteniendo los trece indicadores que contenía. Puntualiza que, de estos indicadores, en el correspondiente a la reducción de número de muertos no se había establecido un enlace directo con el objetivo del Decenio de acción para la seguridad vial que hablaba de reducir un 50% los fallecidos por accidente de tráfico para 2020. Indica que el principio rector novedoso introducido en la estrategia es la transformación profunda y sostenida de los patrones de movilidad ciudadana respecto a cuantía, métodos de transporte, aptitudes y comportamientos.

Sobre la evolución de los indicadores considera que tres de ellos no son operativos, puesto que, en un caso, no se tiene la información de partida, como en el de *un millón de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad*; y, en otros, no solo no se está progresando sino que se está revertiendo la tendencia: como es el caso de *cero niños fallecidos sin sistema de retención infantil* y el de *un 10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años*. Por el contrario, existen dos indicadores que ya han superado el objetivo de 2020: *25% menos conductores de 18 a 24 años fallecidos y heridos graves en fin de semana* y *20% fallecidos y heridos graves usuarios de motocicleta*. Se está a punto de superar el objetivo de *30% menos de fallecidos por salida de vía en carretera convencional*, pese a que es este el lugar más habitual donde se produce la siniestralidad vial, por lo que plantea al Consejo ser más ambiciosos y reformular este indicador para aspirar a una mayor reducción. En cuanto al resto de los indicadores, todavía no se han alcanzado sus objetivos, pero la tendencia es buena.

Propone una revisión de la estrategia en las siguientes áreas para tratar en las próximas sesiones:

- Tráfico en vías convencionales (se pregunta si está cubierto con el indicador 10).
- Movilidad urbana (se pregunta si está cubierto con los indicadores 6-7 y 8).
- Seguridad vial laboral (se pregunta si está cubierto con el indicador 11).
- Drogas y conducción.
- Edad de los conductores.
- Edad de los vehículos.

Continúa su intervención diciendo que se revisaron, también, las recomendaciones internacionales comprometidas gubernamentalmente, y se determinó que, junto a lo recogido en la Estrategia, se ampliarían las acciones a desarrollar en cinco áreas prioritarias:

- Mejoras de los sistemas de información de la siniestralidad.
- Reforma del sistema de obtención/reobtención permiso de conducción.
- Visión cero en consumo drogas, alcohol y medicamentos.
- Movilidad segura.
- Accesibilidad a la conducción de los colectivos discapacitados.

Informa, también, que el plan de seguridad vial laboral publicado por la DGT en 2011 sigue vigente en aplicación del área prioritaria "movilidad segura". Sobre el plan tipo de seguridad vial urbana, elaborado por la DGT, dice que solo diez ayuntamientos han llevado a cabo un plan de seguridad vial urbana basado en el mismo, lo que implica la necesidad de potenciarlo y ampliarlo.

Continuando con el orden del día, en relación con el punto destinado a informar sobre **el proyecto de reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial**, vuelve a tomar la palabra el señor Ministro del Interior. En primer lugar, se centra en los dos temas que, desde su punto de vista, han resultado más polémicos: el incremento de los límites máximos de velocidad y la obligatoriedad del uso del casco por parte de los ciclistas. El Sr. Ministro quiere dejar clara cuál es la postura del Gobierno respecto a ellos:

- Sobre la velocidad máxima, con carácter general, mantenerla en 120 km/h., aunque en determinados tramos y según determinadas variables (siniestralidad del tramo, climatología, trazado, etc), previa señalización electrónica, pueda incrementarse hasta los 130. En cuanto a los límites inferiores, con carácter general, en las vías secundarias, el límite de 100 se baja a 90 y cuando la anchura del arcén no supere los 6,5 metros, se reduce a 70 km/h.
- En lo que respecta al uso del casco por los ciclistas, la posición del Gobierno es la de su uso obligatorio en las vías urbanas para los menores de edad; en cuanto a las vías interurbanas, se mantiene la situación actual: uso obligatorio para todos los usuarios.

Sobre el consumo de alcohol y drogas, dice que el objetivo de tolerancia cero a la conducción bajo los efectos del alcohol en gran parte se ha conseguido. Pero considera que el caso de las drogas es muy distinto. Aporta los siguientes datos:

- en los controles aleatorios, se ha detectado un 16% de conductores con droga en el organismo; en los controles selectivos, a un 76%. Aclara que una cosa es conducir bajo el efecto de las drogas, que sería un presunto delito tipificado en el código penal como un delito contra la seguridad vial, y otra es conducir con presencia de drogas en el organismo, que en la ley es una infracción administrativa. Resalta que con la normativa actual nos encontramos en un limbo jurídico: la vigente ley prohíbe conducir con droga en el organismo, pero los términos precisos de tal prohibición se remiten a un desarrollo reglamentario que, a la fecha, no se ha producido.
- según el Instituto Nacional de Toxicología, en 2012, se practicó la autopsia aproximadamente al 50% de las víctimas mortales por accidente de tráfico, de las cuales más del 47% daba presencia de drogas en su organismo.

Cree razonable que, a la vista de estas cifras, se deba concretar en la ley la prohibición de la conducción con presencia de drogas en el organismo, sin remitirse a lo que establezca el reglamento. Un buena aportación que hace el proyecto de ley es que, en la medida en que se ha podido desarrollar la tecnología para hacer los controles de una forma menos intrusiva y con la mayores garantías posibles (controles salivales), éstos podrán realizarse de forma mucho más masiva que hasta ahora.

Por último, señala que en lo relativo a la prohibición de la utilización de sistemas de detección de radares, España se sitúa al nivel de países como Francia, Alemania, Países Bajos, etc .

Finalizada esta exposición, el Sr. Ministro del Interior se despide y abandona la reunión.

Asume la presidencia del pleno el vicepresidente primero, D. Luis Aguilera Ruiz, subsecretario de Interior, que cede la palabra a la directora general de Tráfico para que concluya su exposición sobre el plan de acción 2012-2016. La directora dice que la modificación de la ley y del reglamento es solo parte de las acciones prioritarias que se están desarrollando y que se tienen otros objetivos de trabajo a corto y medio y largo plazo. Entre los primeros, se encuentran los relativos al comportamiento en la conducción, consumo de alcohol y drogas, sistemas de retención infantil y observancia de los límites de velocidad. Entre los segundos, conseguir la transformación profunda de los patrones de movilidad, fomentando los modos menos contaminantes.

Se centra en una acción prioritaria para la DGT como es el desarrollo de los sistemas inteligentes de transporte que hacen avanzar la comunicación entre vehículo, la vía y el conductor. A este respecto, informa que la DGT va a ser la responsable del sistema *e-call* que se pondrá en funcionamiento a partir de 2015.

Para presentar el plan para implantar en la DGT el **sistema para el análisis y recogida de datos de tramos conflictivos unificado y simplificado**, que tiene como finalidad valorar la incidencia del factor infraestructura en la



siniestralidad vial, cede la palabra a D.^ª Ana Blanco, subdirectora general de Movilidad, cuya presentación se adjunta como anexo III a esta acta.

A continuación, toma la palabra D.^ª Susana Gómez, subdirectora adjunta de Vehículos que presenta el **plan de la DGT de renovación del parque de vehículos circulantes**. Manifiesta que la tendencia permanente a la baja en las matriculaciones desde 2007, de la que se deriva una escasa renovación del parque con vehículos más seguros, puede incidir en el repunte de las cifras de siniestralidad. Entiende que es responsabilidad de la DGT establecer las medidas y acciones para introducir vehículos más seguros, mantener en buenas condiciones los vehículos antiguos y eliminar de la circulación aquellos vehículos que no sean aptos. El objetivo es que en 2016 la edad media del parque de vehículos sea de 7 años. Su presentación se adjunta como anexo IV a esta acta.

Se abre un turno de intervenciones:

D. Fernando Acebrón, representante de ANFAC, felicita a la DGT por plantear unos objetivos que vayan más allá de la estrategia de seguridad vial original y que el vehículo forme parte de los mismos.

El Sr. Báez, presidente de la CNAE, interpela sobre la posible implantación de la obtención del permiso de conducción gradual y solicita que se informe debidamente.

Sobre el punto del orden del día relativo a la presentación del proyecto de reforma de la Ley de Seguridad Vial y del **Real Decreto de desarrollo del Consejo Superior de Seguridad Vial**, el vicepresidente primero del Consejo entiende que la primera parte del mismo ya ha sido tratada por el ministro por lo que procede que la siguiente exposición se centre en el segundo. El vicepresidente dice que uno de los artículos que se modifica en el proyecto de ley es el referido a la denominación y funciones del CSSV. Para explicarlo cede la palabra a la directora general de Tráfico.

La Sra. Seguí informa, respecto a las reformas que afectan al Consejo, que se trata de modificaciones muy puntuales que tienen como objetivos dotarle de mayor agilidad en su funcionamiento, de actualizar sus principales funciones y de favorecer e integrar la participación de todos los sectores que, a día de hoy, tienen un protagonismo en la seguridad vial. Recuerda que, en la actualidad, el Consejo está regulado por un Real Decreto aprobado en 2003 que excluye de su composición a actores que es necesario incorporar como, por ejemplo, las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico. Concluye diciendo que con la introducción del concepto tráfico en la nueva denominación del Consejo en absoluto se pretende una vuelta a la prevalencia del vehículo motorizado respecto a otras formas de movilidad. Explica que existe una transformación profunda en los modos de desplazamiento de la sociedad española y es este el concepto que se quiere retomar cuando se dice que el consejo superior no lo es solo de una de las consecuencias de la movilidad como es la seguridad vial, sino que tiene que serlo del todo, de todo los protagonistas de la movilidad en su conjunto.

La secretaria del Consejo, D.^ª Mónica Colas, pasa a continuación a tratar el punto 5 del orden del día relativo a los **grupos de trabajo dependientes del CSSV**. Informa que desde la creación del Consejo se han constituido 72 grupos de trabajo, con composición y fines diferentes, que han colaborado en la toma de decisiones sobre modificaciones normativas, acuerdos, convenios, etc. Explica que los grupos deben ser creados por la comisión permanente, función que en los últimos años no se ha hecho, de manera que esta comisión, reunida la semana anterior, acordó validar los grupos que han venido funcionando desde 2004 hasta la fecha, así como la propuesta de creación de algunos nuevos. Dice que si por parte del pleno hay alguna propuesta de constitución de algún grupo será estudiada a través de los cauces adecuados.

Se adjunta la presentación utilizada como anexo V del acta.



Sobre la reactivación del grupo de trabajo que estudiará la nueva composición y funcionamiento del Consejo, el Subsecretario de Interior precisa que se trata de trabajos preparatorios condicionados a la aprobación del proyecto de ley, actualmente en tramitación en la Cortes Generales, a cuyo resultados está condicionado el borrador que deba elaborarse y que luego deberá someterse al pleno como proyecto antes de su definitiva aprobación como real decreto.

Se abre el turno de intervenciones:

El representante de la Junta de Andalucía quiere conocer los criterios para integrarse en los grupos de trabajo y si es posible pedir la participación en alguno como por ejemplo el de movilidad urbana. D.ª Mónica Colás contesta que los grupos los crea la comisión permanente y la inclusión en uno de ellos se tramita a través de la misma.

El Sr. Triviño, representante de la Asociación de Ciclistas Profesionales, ACP, traslada la postura de la asociación CONBICI sobre el uso del casco en la bicicleta y el aumento de la velocidad y manifiesta el descontento de la misma por no haber sido invitados a participar en el pleno como venía siendo habitual. D.ª Mónica Colás contesta que la falta de invitaciones ha respondido, exclusivamente, a una razón de espacio y entiende que el sector de los ciclistas está representado por la ACP.

Continúa el Sr. Triviño expresando su insatisfacción de cómo se ha gestionado el trámite de informe del proyecto de modificación del Reglamento General de Circulación y del proyecto de modificación de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Dice que los ciclistas han hecho una serie de propuestas que, desde su punto de vista, son esenciales para la mejora de la circulación de los usuarios de la bicicleta. Sobre la obligatoriedad del uso del casco, recuerda que han presentado estudios que demuestran que el uso obligatorio del mismo en ciudad puede llegar a ser disuasorio, que cuantos más ciclistas hay en las vías públicas menos riesgo de sufrir un accidente existe y que en los países de nuestro entorno no es obligatorio.

A este respecto, D.ª Mónica Colás precisa que se constituyó un grupo de trabajo para discutir todas estas cuestiones y considera que este ya no es el momento adecuado; el texto del proyecto de ley fue informado en su momento, está en sede parlamentaria y ya se escapa a las competencias del Consejo.

Sobre el plan de seguimiento de las vías, el Sr. Triviño pide que uno de sus puntos esenciales sea la integración de los ciclistas en condiciones de seguridad; entiende que la configuración de las vías interurbanas hace que cada vez sea más complicado desplazarse por ellas. Recuerda que, en su momento, hubo un compromiso del Ministerio de Fomento de que se licitarían las nuevas obras en condiciones de seguridad para las bicicletas que, considera, ha quedado en papel mojado y pide a Tráfico ayuda para que los ciclistas puedan desplazarse por las vías interurbanas en condiciones de seguridad.

Contesta la directora general de Tráfico puntualizando que la DGT tiene el compromiso de incluir en el plan de evaluación de las vías la vulnerabilidad del ciclista, la identificación de los puntos conflictivos y la elaboración de recomendaciones para la subsanación de los errores.

D. Bonifacio Martín, representante de ASECEMP, interviene para solicitar la participación de su asociación en el grupo de trabajo denominado perfil de evaluación de los conductores.

Sobre la tramitación del proyecto de modificación de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, el representante de CC.OO. solicita permeabilidad a las sugerencias que se han presentado; recuerda que en la tramitación de la nueva ley de transporte terrestre no se aceptó ninguna de sus propuestas, algunas de ellas relacionadas con la seguridad vial como la retirada de la prohibición de la carga y descarga a los conductores de camiones o la responsabilidad objetiva del conductor en infracciones de tacógrafo cuando son asalariados, etc. Dice que le hubiera gustado que la DGT hubiera opinado sobre estas cuestiones. Pregunta sobre el grupo de furgonetas, dice que hace tiempo que se pidió que se hicieran informes sobre la evolución de

su accidentalidad ya que parece que es un colectivo que presenta resistencia a bajar las cifras de accidentes. Dice que la DGT presentó un estudio en Fomento hace tiempo y pregunta qué ha pasado sobre esto.

A la representante de AESLEME le gustaría que hubiera un grupo de trabajo de formación y educación vial. Menciona que la fiscalía propuso en la tramitación de la LOMCE la introducción de temas de educación vial que no estaban contemplados y que no han salido adelante.

El Sr. Subsecretario de Interior cede la palabra al fiscal coordinador de seguridad vial, D. Bartolomé Vargas, que agradece la invitación a participar en el pleno y pasa a resumir las estadísticas judiciales:

- En 2013 ha habido 99 mil condenas por delitos contra la seguridad vial, dato que, desde su punto de vista, puede estar coadyuvando al descenso de la siniestralidad. Este dato significa que hay más eficacia por parte de jueces y fiscales y de las policías judiciales de tráfico.
- Informa que la mayor parte de las condenas lo son por delitos de conducción bajo la influencia del alcohol (60.000), seguidas de las dictadas por conducir sin permiso (25 mil). Hay entre 500/600 condenas por exceso de velocidad punible.
- Añade que no existe una estadística tan depurada de las condenas por homicidios imprudentes y lesiones imprudentes, pero le consta que también se han incrementado el número de condenas por estos delitos.
- Finalmente, señala que la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias (SGIIPP) ha registrado a tres mil personas que anualmente ingresan en los centros de internamiento por delitos viales. Es una cifra que va creciendo y que se debe a la multirreincidencia. Considera que no son demasiados, pero generan una especial peligrosidad. Añade que se está trabajando con la SGIIPP en programas de recuperación y re-inserción para que se ofrezca un marco alternativo que impida el ingreso en prisión de estas personas.

El fiscal informa, también, sobre tres proyectos en los que está trabajando la fiscalía de seguridad vial:

1. La tercera edad y la conducción. Se ha establecido un protocolo con la Unidad de Demencias del Hospital Clínico Universitario de Murcia en virtud del cual las personas con padecimientos mentales de las que la unidad tiene conocimiento que conducen se derivan al fiscal que inicia un procedimiento de incapacidad por pérdida de aptitudes psicofísicas e informa a la DGT a efectos de la pérdida de vigencia del permiso. En este sentido, se ha hecho una propuesta de modificación del artículo 63 de la LSV sobre la comunicación de datos clínicos a las autoridades de tráfico a los fines de la declaración de pérdida de vigencia del permiso de conducir por pérdida de las aptitudes psicofísicas.
2. Proyecto criminológico: se está trabajando para que en los atestados de la policía judicial de tráfico haya una información criminológica de riesgo que permita diseñar las respuestas penales y de reinserción.
3. Educación vial. En la memoria de la fiscalía del año anterior se planteó un proyecto de iniciativa legislativa en materia de educación vial en los colegios. Se planteó que en la LOMCE se introdujera una enmienda para que, entre los principios orientadores de la educación que se imparte en los distintos ciclos, se hiciera una mención a la educación vial que permitiera darle un impulso a una realidad que ya se produce por iniciativas privadas y se impulsaran las estrategias educativas a raíz de esa norma.

El Sr. subsecretario continúa con el punto sexto del orden del día: **propuesta de modificación del Real Decreto de normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos.** Da la palabra a D. Luis Rivas Sánchez, secretario general de AECA-ITV que informa al pleno sobre la oposición de su asociación al contenido del proyecto de modificación del RD 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos y, en concreto,



a la eliminación de las incompatibilidades para prestar el servicio de ITV y a la entrada de otros actores (comercio de vehículos, aseguradoras, etc...) en las labores de inspección técnica. Su intervención completa se incorpora a esta acta como anexo VI.

Replicando a la intervención anterior, toma la palabra D. José Manuel Prieto, representante del Ministerio de Industria. Dice que la Dirección General de Industria, en el marco de la mejora de la competitividad de las estaciones ITV, sin perjuicio de las competencias ejecutivas de las CC.AA. y manteniendo el nivel de competencia de las futuras estaciones ITV, ha elaborado un Real Decreto que se sustenta en dos aspectos fundamentales: el primero, en la supresión de aquellas incompatibilidades que se fijaban en el ámbito estatal para ser socio o propietario de una estación ITV, con ello se pretende que todo aquel que quiera instalar una estación de ITV pueda; el segundo, en la prestación del servicio cumpliendo una serie de requisitos previos como son la obtención de la acreditación expedida por la Entidad Nacional de Acreditación. Desde Industria, concluye, se considera que es una buena vía para mejorar la competitividad del sector sin perder la calidad de las estaciones.

En opinión del representante de ANFAC la participación de otras entidades en la función pública de inspección técnica de vehículos es compatible con la garantía de la seguridad vial, la independencia, y la integridad. Su asociación defiende que los profesionales de la automoción que se dedican a la reparación y mantenimiento de automóviles pueden ejercer también esta función con la misma independencia integridad y profesionalidad y con el mismo respecto a la seguridad vial que las actuales entidades colaboradoras que vienen prestando el servicio hasta el momento.

Por su parte, el Sr. Báez, presidente de CNAE, dice que las ITV hasta ahora han funcionado bien y no han dado problemas, y previene sobre las liberalizaciones poco meditadas.

D. Luis Ursúa, secretario general de CETRAA cree que es importante que el sistema se mantenga tal como está y se mantenga la independencia.

Sobre el punto del orden del día destinado a tratar la **incorporación de nuevos miembros al pleno**, la subdirectora general de Intervención y Políticas Viales, D.ª Mónica Colás, pospone su discusión al desarrollo reglamentario del artículo 8 de la ley, en cuyo proyecto se incluirá una propuesta de composición del pleno que se entregará a la comisión permanente y se distribuirá a todos los componentes del actual Consejo. En caso de que hubiera alguna ausencia, olvido o propuesta de incorporación de alguien que no apareciera en el borrador, en la tramitación del proyecto se tendría la posibilidad de incorporarlo.

Ultimo punto del orden del día, **ruegos y preguntas**.

El representante de ASECEMP, D. Bonifacio Martí, informa que su asociación ha editado un libro titulado “un conductor informado, un conductor seguro”, para su entrega a los ciudadanos en los centros pertenecientes a la asociación con objeto de informarles de cuestiones relativas a la seguridad vial; se han editado, también, carteles que informan sobre qué es un reconocimiento médico, qué cabe esperar de él y sobre la exigencia de calidad en el mismo. Quiere agradecer a la directora general de Tráfico que haya aceptado incluir en las campañas de la DGT referencias a la necesidad de comprobar la vigencia del permiso de conducir, ya que se ha detectado que un significativo porcentaje de conductores circula con él caducado sin saberlo.

D. José María Riaño, secretario general de ANESDOR, agradece a la DGT que haya puesto al vehículo como punto central de muchas de sus estrategias y que, al considerarlo, haya incluido a ciclomotores y motocicletas. Recuerda que la adopción de una serie de modificaciones normativas iniciadas en 2008, contraviniendo las normativas europeas, generó problemas de obtención de carnets de ciclomotores y motocicletas que, todavía, están pendientes de solucionar. Pone de relieve el problema existente con una extensa bolsa de vehículos de dos ruedas que están circulando sin cumplir las normas de homologación, seguridad vial y medio ambiente.



Finalmente, sobre el casco en motocicletas, opina que su falta de uso sigue apareciendo como un problema en las estadísticas de accidentalidad y denuncia que en determinadas zonas geográficas las autoridades competentes son tolerantes con esta situación. Por último, opina que se debe incidir en la conservación y explotación de las carreteras, sobre todo de las vías secundarias, que son el lugar donde se producen más accidentes.

Siendo las 15:30 horas, sin más temas que tratar el Sr. Subsecretario agradece la presencia de los vocales del Consejo y levanta la sesión.

LA SECRETARIA DEL CONSEJO
SUPERIOR DE SEGURIDAD VIAL