



ACTA DE LA 30ª SESIÓN DEL PLENO DEL CONSEJO SUPERIOR DE TRÁFICO, SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Fecha: 2 de diciembre de 2014.

Hora de inicio: 10:00 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. Fernando Talavera Estesos, consejero técnico, en sustitución del director general de Protección Civil y Emergencias.
- **Por el Ministerio de Fomento,** D. Jorge Urrrecho Corrales, director general de Carreteras y D. Joaquín del Moral Salcedo, director general de Transporte Terrestre.
- **Por el Ministerio de Justicia,** D. Ignacio Acón Ortego, 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. Andrés Genovard Sarrate, Teniente Coronel, 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 M^a Teresa Rodríguez Maestu, jefa de área de Información Normativa, en sustitución del secretario general técnico y D. Miguel de la Villa Polo, subdirector general adjunto de Administración Local, en sustitución del director general de Coordinación de Competencias con las CC.AA y EE.LL.
- **Por el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad,** D. ^a María V. Librada Escribano, jefa de servicio, en sustitución de la directora general de Salud Pública, Calidad e Innovación y D. José Salmerón López, jefe de servicio, en representación del Instituto de la Juventud.
- **Por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo,** D. José Manuel Prieto Barrio, subdirector general 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. Soledad Perlado Helgueta, Consejera Técnica, 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 Anna Soriano Marín, jefa de sección del CNIIE, en sustitución de la directora del Centro Nacional de Innovación e Investigación Educativa.

- **Por la Comunidad Autónoma de Andalucía**, D. José Antonio Varela González, director general de Interior, Emergencias y Protección Civil.
- **Por la Comunidad Autónoma de Aragón**, D. Ramón Saz Monroy, subinspector Unidad Cuerpo Nacional de Policía, en sustitución del director general de Interior.
- **Por la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias**, D. Juan Fernández Pereiro, director general de Infraestructuras.
- **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 Autónoma de Castilla-La Mancha**, D^a. M^a José Luque Maza, jefa de servicio de Conservación, en sustitución del director general de Carreteras.
- **Por la Comunidad Autónoma de Castilla y León**, D. Carlos Martín Martínez, técnico en el Servicio de Conservación y Explotación, en sustitución del director general de Carreteras e Infraestructuras.
- **Por la Comunidad Autónoma de Cataluña**, D. Joan Josep Isern Aranda, director del Servei Català de Trànsit.
- **Por la Comunidad Autónoma de Extremadura**, D. Saturnino Corchero Pérez, director general de Justicia e Interior.
- **Por la Comunidad Autónoma de Madrid**, D. Ofelia Ramírez, jefe de área de Coordinación de Policías Locales, en sustitución del director general de Seguridad e Interior.
- **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. Jaime Pallarol Simón, subdirector general de Planificación, Logística y Seguridad, en sustitución del director general de Transportes y Logística.

- **Por el Ayuntamiento de Zaragoza**, D. José Manuel Alonso Plaza, concejal.
- **Por el Ayuntamiento de Barcelona**, D^a Carme Ruiz Querol, responsable del programa de seguridad vial y movilidad, en sustitución del alcalde.
- **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**, D. Tomás Santa Cecilia, director de seguridad vial, en sustitución del presidente.
- **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 Escurín, 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 de concesiones de SEOPAN, en sustitución del presidente.

- **Por consultoras y constructoras de carreteras**, D. Pedro Escudero Bernat, 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 empresas de conservación de carreteras**, D. Manuel García Gutiérrez, presidente de ACEX.
- **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 los talleres de reparación**, D^a. Ana Ávila Bravo, presidenta de CETRAA.
- **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. José M^a Izard Galindo, 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 área de seguridad vial, en sustitución del director general de la Fundación 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. Manuel Martín Fernández, secretario general de la asociación Conbici.
- **Por las organizaciones de motoristas**, D. Pablo Arranz Alaez, presidente del Real Moto Club de España.
- **Por el departamento de viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera**, D. Rafael Barbadillo López, presidente.
- **Por el departamento 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. y D. Emilio Cardero Millán, representante de la Federación Estatal de Servicios para la Movilidad y el Consumo de UGT.

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

- D. Mario Sanz, fiscal adscrito al fiscal de sala Coordinador de Seguridad Vial.
- D. ^a. Amelia Ruiz Ruiz, en representación de la Asociación PAT-APAT.
- D. ^a Mar Cogollos Paja, directora de la Asociación AESLEME.
- D. ^a. Noa Sánchez-Cabezudo, responsable de proyectos de la Asociación STOP ACCIDENTES.
- D. ^a. Marta Tante García, en representación de la Asociación ASPAYM.
- D. Luis Montoro González, presidente de FESVIAL.

Excusan su asistencia:

- 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. 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. Luis Menor Pérez, director general de Emergencias e Interior de la Xunta de Galicia.
- D. Juan José Cardona González, alcalde de Las Palmas de Gran Canaria.
- D. Diego Movellán Lombilla, alcalde de Camargo.

.....

ORDEN DEL DÍA:

1. Aprobación del acta de la sesión anterior.
2. Informe de siniestralidad.
3. Principales cuestiones relativas al Reglamento General de Circulación.
4. Presentación del borrador del RD del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.
5. Acción del Consejo 2015. Revisión del cumplimiento de actividades del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
6. Colaboración con ayuntamientos y otras actividades del Consejo.
7. Propuestas de otros miembros del Pleno.
8. Ruegos y preguntas.

.....

Apertura de la sesión.

Abre la sesión el Sr. D. Jorge Fernández Díaz, ministro del Interior, dando la bienvenida a los asistentes y disculpándose de antemano porque por motivos de agenda tendrá que ausentarse antes de que termine la reunión.

A continuación se resumen los principales aspectos tratados a lo largo de su intervención:

La seguridad vial y la reducción de la siniestralidad han sido, desde el inicio de esta legislatura y en línea con lo que ha sido en las legislaturas anteriores, uno de los ejes prioritarios del Ministerio del Interior para conseguir que España sea un país cada vez más seguro. A la consecución de este objetivo contribuye de manera muy especial la actividad que desarrollan los presentes y el empuje de órganos como el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

La seguridad vial es una responsabilidad compartida que necesita de valores como el civismo y la solidaridad. Los accidentes de tráfico son la primera o segunda causa de muerte entre los tramos de edad de 1 y 44 años, con el agravante de que la inmensa mayoría de los accidentes de tráfico son previsibles y evitables. Es tarea del poder público tratar de prevenirlos y de evitarlos. Es una tarea larga, dura y compleja porque tiene que ver con un modelo de educación vial, con un modelo de gestión y desarrollo de infraestructuras y con una serie de medidas normativas, que requieren un tiempo para su puesta en marcha.

Los datos de 2013 indican que se va por el buen camino. Se ha conseguido reducir la siniestralidad viaria a cifras del año 1960, con 1.680 fallecidos. Siendo aquella una España muy distinta, con un millón de licencias y dos millones de vehículos, a la de hoy con 27 millones de permisos y un parque de 31 millones de vehículos. Es necesario tener en cuenta, además, los más de 60 millones de turistas que visitan España cada año que es un dato que hay que contemplar a la hora de hacer un diagnóstico lo más objetivo posible de las cifras de siniestralidad. En 2014, tras un buen inicio, ha habido un repunte en el segundo trimestre, aunque los meses de verano dieron un resultado satisfactorio con un descenso de la siniestralidad respecto al mismo periodo del año anterior. Próximo a concluir el año, se está a más 8 fallecidos, respecto al 2 de diciembre de 2013. Ha habido trágicos accidentes este



año y habrá que redoblar los esfuerzos para continuar con la tendencia a la baja. Estas cifras impulsan a seguir mejorando y la intención es implicar a todas las esferas de la Administración, a las organizaciones profesionales, económicas y sociales, las fundaciones y entidades sin ánimo de lucro, uniendo sus esfuerzos para seguir reduciendo la siniestralidad viaria.

Hay que dar a conocer, también, a la sociedad que el riesgo de morir o resultar herido grave en caso de ocurrir un accidente aumenta al incrementarse la antigüedad del vehículo y que durante 2013 siguió aumentando la antigüedad del parque automovilístico.

Se ha realizado un gran esfuerzo por seguir profundizando en el conocimiento de la accidentalidad, no solo de fallecidos sino en heridos graves, analizando ambos con la misma amplitud.

Igualmente, se ha llevado a cabo un análisis extenso de localización del accidente, tanto en el ámbito urbano como interurbano, con objeto de colaborar con los titulares de las vías para abordar, en la medida que sea posible, las intervenciones que resulten más eficientes y que tengan un mayor impacto en la reducción de la siniestralidad.

Es necesario trabajar cerca de la Administración Local estableciendo líneas conjuntas de actuación e, igualmente, hay que poner el acento en la seguridad vial en las empresas donde las bajas laborales debido a accidentes de tráfico conllevan un coste que debe asumir el Estado. El 32% de los fallecidos en 2013 por un accidente laboral fue debido a un accidente de tráfico lo que lo convierte en uno de los mayores riesgos laborales del país.

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, especialmente, en la adecuación de los comportamientos de los conductores a una conducción sosegada que permita reducir la siniestralidad en nuestras vías públicas. Una vez que se han abordado los cambios más integrales en la reforma de la Ley de Seguridad Vial, aprobada el 7 de abril de este año, se hace preciso poner en marcha, entre otros, la reforma del Reglamento General de Circulación.

Otra de las adaptaciones normativas necesarias es la del propio Consejo Superior. El hasta ahora denominado «Consejo Superior de Seguridad Vial» retoma la denominación más precisa de «Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible», en la Ley de Seguridad Vial. El cambio de denominación tiene como principal objetivo volver a poner en el centro de las funciones de este órgano el tráfico de los vehículos y del resto de usuarios por las vías públicas, toda vez que la movilidad es un aspecto esencial que no debe quedar relegado, sino todo lo contrario. Además, se dio nueva redacción al artículo 8 de la Ley de Seguridad Vial, para adaptar las principales funciones del Consejo, en orden a potenciar su función de órgano consultivo y cauce fundamental para la participación de todos aquellos sectores o entidades que tienen mayor protagonismo en el tráfico y la seguridad vial y cuya actividad contribuye, entre otras cuestiones, a mejorar las normas y los proyectos en esta materia.

Se pretende su potenciación como elemento o eje de la política de consulta y participación de la sociedad civil y de las entidades y asociaciones profesionales. En el tema del tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible hace falta tiempo para observar resultados ya que se trabaja a medio plazo, pero siempre se ha de contar con el importante apoyo social y político necesario.

En la denominación del Consejo se habla, también, de seguridad vial y movilidad sostenible porque se entiende que ya no se puede hablar de movilidad, por un lado, y otros criterios (seguridad vial, ecología, sostenibilidad...) por otro, sino que solo cabe entender la movilidad como integrada (de medios), fluida (de circulación) y segura. La Dirección General de Tráfico asume esa visión integradora de la movilidad.

Finalizada su intervención, cede la palabra a la directora general de Tráfico para comenzar la sesión del Pleno de acuerdo con el orden del día establecido:

1. Aprobación del acta de la reunión celebrada el 2 de junio de 2013.

En relación con el acta de la reunión anterior, D. Manuel Martín, representante de las organizaciones de ciclistas, plantea una serie de modificaciones que se incorporan a esta acta como anexo I.

Seguidamente se procede a la aprobación del acta de la reunión anterior.

2. Presentación del Informe de la siniestralidad 2013 y avance de los datos de 2014.

El informe es presentado por la directora general de Tráfico, D^a María Seguí. La presentación utilizada se adjunta a esta acta como anexo II. A continuación se resumen los principales aspectos tratados a lo largo de su intervención.

a) Sobre los datos de siniestralidad referidos a 2013:

Subraya que la cifra de fallecidos en ese año fue la más baja jamás registrada desde que existe el cómputo de las mismas, 1960. Representó una reducción del 12%, respecto a 2012 y en la misma aparecen mejoras sustanciales en todo tipo de vehículos y de usuarios, excepto en peatones.

Esta cifra de fallecidos a 30 días, que supone 2,1 veces menos que los fallecidos de aquel año, hay que ponerla en el contexto, teniendo en cuenta que, en 2013, existían 13 veces más vehículos y 9,5 veces más conductores que en 1965 (año en que se empieza a tener una estadística fiable). Otro dato relevante: la cifra de fallecidos en 2013 sitúa a España como el quinto mejor país del mundo desarrollado en cuanto a tasa de mortalidad por accidentes de tráfico.

En relación con los 13 indicadores del plan estratégico de seguridad vial 2011-2020, esta tasa significa que ya se ha alcanzado el primero de ellos, que tenía como objetivo bajar de la tasa de 37 fallecidos por millón de habitantes; en 2013 la tasa fue de 36. Además, otros cuatro de esos indicadores han sido alcanzados con las cifras consolidadas del 2013. Otros cuatro, si bien no se ha alcanzado la cifra establecida para el 2020 se está cerca de conseguirlo. Por el contrario, hay dos indicadores a los que hay que dedicar esfuerzos; es el caso de cero fallecidos en turismo en zona urbana y el de un millón de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad (en este último caso, hay que tener en cuenta que no existe ningún censo que permita constatar cual era el punto de partida, es decir, el número real de ciclistas al inicio del periodo de la estrategia ni tampoco se conoce el grado de exposición al riesgo).

La caracterización de las víctimas, fallecidos y heridos graves por accidente de tráfico, y de los accidentes es la siguiente: un varón, de mediana edad, que conduce un turismo, entre 8 de la mañana a 8 de la tarde, de lunes a viernes, en vía interurbana convencional.

Insiste en el cambio fundamental en la forma de computar los heridos graves a partir del año que viene. Una iniciativa europea requirió que, además de reportar fallecidos, se reportaran heridos graves, caracterizados de acuerdo con la escala de gravedad AIS. Esto supone abandonar la definición que hablaba de hospitalización durante, al menos, 24 horas, además de la necesidad de acceder a los registros hospitalarios para determinar el tipo de lesiones sufridas. Se detecta con este método una histórica infranotificación de los heridos graves.

Llama la atención la evolución más lenta que ha tenido la reducción de la siniestralidad en el entorno urbano. Esto supone que prácticamente la mitad de los accidentes estén ocurriendo en vía urbana, con un 25% de los fallecidos. Se constata que los dos municipios españoles de más de un millón de habitantes acumulan el máximo porcentaje de víctimas, tanto mortales como no mortales.

Uno de los factores de riesgo más modificables a corto plazo es el tipo de vehículo que se conduce y la antigüedad del mismo. Desde 2007, la edad media del parque de todos los tipos de vehículos está aumentando. En concreto, la edad media de los vehículos accidentados con víctimas mortales es de 12 años y aumenta mes a mes. Hay que insistir en este factor de riesgo y en el adecuado mantenimiento del parque de vehículos ya que existe una relación directa entre la mayor edad del vehículo y el riesgo de fallecimiento en caso de accidente con el mismo. Se constata, también, cómo en los ámbitos urbanos más reducidos aumenta la proporción de vehículos antiguos y como este envejecimiento tiene más protagonismo en el ámbito urbano.

Resalta que este año se ha elaborado una ficha por cada uno de los 8116 municipios existentes en España donde se ha recogido el censo de conductores y vehículos, siniestralidad, vehículos sin ITV pasada, etc. y que formarán parte del informe sobre las principales cifras de siniestralidad vial en zona urbana del año 2013, próximo a publicarse y que será remitido a los miembros del Consejo.

b) Sobre los datos de siniestralidad referidos a 2014:

Se hace una primera presentación a través del denominado “canal epidémico” que representa la evolución de la mortalidad semana a semana de los últimos cinco años. Muestra la fluctuación típica que se comporta como una enfermedad infecciosa con picos y brotes epidémicos. Pone de relieve que, en 2014, ha habido dos semanas, las 13 y la 29 en donde el número de fallecidos excedió la media de comportamiento de los últimos cinco años.

Tras la publicación en el BOE de la nueva Orden Ministerial que regula el registro de accidentes de tráfico se retoma la transmisión en forma y tiempo de datos municipales y de policías autonómicas que permitirá incorporar a todas las víctimas en tiempo real.

Finalizada la exposición de la directora de Tráfico, el Sr. Ministro incide en dos ideas fundamentales: la primera, que España es el quinto país del mundo en seguridad vial; la segunda, que si integramos la seguridad vial en el concepto más amplio de seguridad ciudadana, España se sitúa, según datos de EUROSTAT, en el cuarto puesto de los países con mejor tasa de seguridad ciudadana de la UE (delitos y faltas por cada 1000 hab.).

En este momento se ausenta el Sr. Ministro y pasa a presidir la sesión el subsecretario de Interior, vicepresidente primero del Consejo, D. Luis Aguilera Ruiz, que da paso al tercer punto del orden del día.

3. Principales cuestiones relativas al Reglamento General de Circulación (RGC).

Toma la palabra el jefe de la Gerencia de Ordenación Normativa, D. Javier Villalba, que expone las novedades más importantes que incluye el proyecto de modificación del RGC y cuya presentación se adjunta como anexo III a esta acta. Se resume su intervención:

La reforma del reglamento incide sobre tres grandes ejes: la seguridad, la velocidad y el ámbito urbano; todos ellos con el denominador común de la movilidad segura y sostenible.

En cuanto a la circulación de las bicicletas, enumera los principios de la reforma de la circulación de las bicicletas en el ámbito urbano y los aspectos concretos más significativos que se plantean, como son la posición en la vía, circulación por las aceras bici, utilización del casco, etc.

En cuanto a la regulación de la velocidad, en lo que respecta a las vías interurbanas, se configura una nueva clasificación de las carreteras convencionales, con una reducción generalizada de los límites de velocidad; por el contrario, en autopistas y autovías, se introduce la posibilidad de circular a más de 120 km/h, en determinados

tramos y bajo condiciones muy determinadas; en cuanto a las vías urbanas, se mantiene la limitación genérica de 50 km/h para las calles con dos o más carriles por sentido de circulación. El cambio más importante se introduce con las denominadas “calles 30”, que son vías con solo un carril de circulación o con un solo carril por sentido, que pasan a tener un límite máximo de 30 km/h. Aquí el reglamento lo que hace es reconocer una iniciativa que ha tenido una amplia difusión en las ciudades españolas. Se reconocen, también, las vías con plataforma única de calzada y acera con importante implantación en los centros urbanos y calles residenciales.

Dentro del apartado de seguridad, el proyecto modifica la obligatoriedad del uso del cinturón de los menores a partir de 135 cm de estatura e introduce una nueva regulación del uso de los sistemas de retención infantil (SRI). Los menores de menos de 135 cm de estatura, como norma general, deben viajar en los asientos traseros con las excepciones que se recogen en la presentación.

Se enumeran otras cuestiones de interés: adecuación de la regulación relativa a alcohol y drogas; nueva regulación de la circulación de los peatones; eliminación de cascos certificados para ciclomotores; luces azules para vehículos prioritarios; regulación de marcas viales existentes en el ámbito urbano: pasos de peatones y ciclistas, marcas de colores para estacionamientos; introducción de la tarjeta ITV electrónica, etc.

Finalizada la exposición del Sr. Villalba, el sr. subsecretario abre un turno de intervenciones:

D. Jesús Monclús, de la Fundación MAPFRE, pide aclaración sobre el término “menores” en relación con la altura y con el uso de los SRI; interroga sobre la previsión de la fecha de entrada en vigor del nuevo Reglamento y sobre los planes de divulgación del mismo por parte de la DGT.

D. Bonifacio Martín, de ASECEMP, en cuanto a la posible exención del uso del casco para los ciclistas por razones médicas, pregunta qué médicos la determinarán y con qué criterios.

D^a Ana Ávila, de CETRAA, pregunta sobre la situación en que se encuentra la persecución de la venta y reparación de los vehículos en vía pública ya que, desde su punto de vista, puede influir negativamente en la seguridad vial.

D^a Mar Cogollos, de AESLEME, pregunta sobre el motivo de la excepción de la utilización del casco por los ciclistas debido al calor y si cuando existe un carril bici el ciclista tiene o no tiene obligación de utilizarlo. En relación con los denominados planes prever y similares, plantea la posibilidad de incentivar, además de la eficiencia energética, la inclusión de elementos de seguridad en los vehículos a adquirir. Por último, pide información sobre los planes de auditorías de carreteras.

Toma la palabra D^a María Seguí. Considera que, a la vista del informe del Consejo de Estado sobre el proyecto de modificación del RGC, puede ser prematuro contestar a determinadas cuestiones que se han planteado. En lo referente a la comunicación planteada por el Sr. Monclús, informa que se han evaluado las preguntas de los exámenes teóricos, se han estudiado las sanciones más frecuentes para identificar las áreas más problemáticas del reglamento y se han hecho dos estudios, basados en encuestas a conductores, que han identificado las áreas de la normativa que peor se entienden por parte de los conductores, y de todas esas áreas identificadas se ha planteado un paquete de comunicación con el fin de, no solo informar de las novedades del reglamento, sino también realizar un reciclado sobre el conocimiento del reglamento en su integridad: habrá un suplemento que se distribuirá a los compradores de prensa dominical, un número especial de la revista de tráfico y un argumentario técnico para facilitar la formación; además de anuncios en televisión, radio y apariciones en medios de comunicación.

El secretario general técnico de Interior, D. Juan Antonio Puigserver, en relación con la posible fecha de aprobación del proyecto, explica que el periodo de tramitación de una modificación reglamentaria es muy largo, a lo que se une que se han formulado muchísimas observaciones al proyecto y el Consejo de Estado ha remitido un dictamen muy exhaustivo sobre el mismo que hay que valorar acomodando el texto a los criterios del Consejo de

Estado; una vez hecho esto, el nuevo texto se ha de enviar a los co-proponentes del proyecto y, una vez visto por estos, remitirlo a la Comisión de Subsecretarios para que lo apruebe el Consejo de Ministros, por lo que es difícil que pueda aprobarse antes de fin de año.

4. Presentación del borrador de Real Decreto del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Toma la palabra D^a. Mónica Colás. Aspectos tratados en su intervención:

Como consecuencia de la modificación de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial (LTSV), en su artículo 8, el Consejo Superior de Seguridad Vial ha pasado a denominarse Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, articulándose, además, algunas modificaciones de interés respecto a la norma anterior, razón por la cual se hace necesario un nuevo desarrollo reglamentario.

Para la redacción de este proyecto se constituyó un grupo de trabajo que elaboró el borrador puesto a disposición de los miembros del Consejo.

A continuación, enumera las modificaciones más significativas que se han introducido respecto a la regulación anterior:

- El cambio de denominación del órgano, por cuanto el tráfico y la movilidad sostenible tienen una relevancia fundamental y así lo recoge la ley seguridad vial.
- Respecto a la composición del pleno, los dos cambios más significativos son: 1º. Revisión de los sectores correspondientes a las organizaciones profesionales, económicas y sociales para adecuarlo a la nueva redacción del artículo 8 de la LTSV y a la realidad del momento y 2º. Revisión de la representación de la administración local, reduciendo su número de vocales, por cuanto sus actuales 19 respondían a la necesidad de una representación paritaria entre las diferentes administraciones que no se exige con la norma actual. Se intenta con ello aumentar la eficiencia en el funcionamiento del Consejo.
- Probablemente la mayor de las novedades sea la creación de las Comisiones Provinciales de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. Presididas por el subdelegado de Gobierno de la provincia, tendrán como objetivo tratar los asuntos delimitados territorialmente e intentarán reunir a todos los alcaldes de la provincia para discutir, sobre todo, los temas urbanos relativos a la seguridad vial. Aunque estas comisiones ya estaban previstas en la anterior regulación, su constitución no era obligatoria. Es un avance para facilitar la relación entre las diferentes administraciones de ámbito provincial.
- Se revisa, también, la composición de la Comisión de Vías Urbanas para tratar de hacerla lo más eficiente posible.

Recuerda, por último, que, en breve, se iniciará el trámite correspondiente de informe a los vocales del proyecto.

A continuación el Sr. subsecretario de Interior abre un turno de intervenciones:

Interviene, en primer lugar, D. José Antonio Valera, director general de Interior, Protección civil y Emergencias de la Junta de Andalucía acerca de la composición de las comisiones provinciales; al respecto, entiende que hay dos carencias importantes: no recoge la posibilidad de integrar, en su caso, a las delegaciones existentes de la administración autonómica en cada provincia, con un delegado al frente, como responsable de coordinar las políticas autonómicas en ese ámbito y, tampoco, aparecen las Diputaciones Provinciales con importantes competencias en materia de vías interurbanas.

D. Manuel Martín, representante de las organizaciones de ciclistas, dice que la importancia que se le quiere dar a la movilidad sostenible a través de la nueva denominación del Consejo no se refleja en la propuesta de composición del pleno que aparece en el borrador. Dice que únicamente sigue apareciendo el ámbito ciclista, aunque piensa que éste debería estar mejor representado a través de la Mesa Nacional de la Bicicleta, sin que se recojan sectores como el de fabricantes de bicis, al igual que sí aparecen los de turismos y motocicletas. Solicita que la movilidad sostenible, y en concreto la bicicleta, tenga mayor representación.

D. Mario Sanz, fiscal adscrito de seguridad vial, adelanta la posición de la Fiscalía sobre el borrador de real decreto cuyo contenido afecta a sus funciones. Hasta ahora las intervenciones del fiscal de sala en el pleno del Consejo no han sido como miembro orgánico del mismo sino como invitado; aunque en el artículo 4.1 de la propuesta de borrador aparece incorporado al mismo como miembro de pleno derecho. El Consejo se define como un órgano de asesoramiento del Ministerio del Interior y como un órgano proponente de planes de actuación; dichas funciones se compadecen mal con los principios que rigen la actuación del Ministerio Fiscal en su estatuto orgánico, en concreto los de autonomía institucional, imparcialidad, objetividad e independencia. Por lo tanto, la postura de la fiscalía es que no parece oportuno incorporar a ésta como miembro orgánico del Consejo. Entiende que puede haber otras fórmulas normativas para posibilitar que se dé una cobertura a lo que de hecho ya está sucediendo y es la participación del fiscal de sala en las sesiones del pleno, con voz, pero sin voto y no como miembro orgánico. Considera que no existiría inconveniente en que la fiscalía se incorporase, a través de la fórmula establecida en el artículo 4.3 del proyecto, como representante de otros sectores, manteniendo la cualidad de miembro no orgánico, con voz pero sin voto y propone la siguiente redacción, añadiendo un segundo párrafo al apartado 3 del artículo 4 del proyecto: *“En la misma condición, con voz pero sin voto, será o podrá ser convocado a las reuniones del pleno sin integración orgánica en el mismo, el fiscal de sala coordinador de seguridad vial en el marco estricto de sus competencias a fin de contribuir a sus funciones de coordinación de coordinación en materia de seguridad vial y para el eventual intercambio de información relativa a la memoria anual del fiscal general del Estado en materia de delincuencia vial que favorezca asimismo las funciones del Consejo Superior”*.

Por último, pone de manifiesto que la tramitación de este proyecto no tendría que someterse a informe del fiscal de sala coordinador de seguridad vial sino que las competencias en esta materia están atribuidas al Consejo Fiscal.

El representante del Ayuntamiento de Zaragoza, D. José Manuel Alonso, expresa, como ya se puso de manifiesto en la reunión de la comisión permanente y también por la FEMP, su desacuerdo con la reducción de la presencia municipal tanto en el pleno del Consejo como en su comisión permanente, que deja la presencia de las ciudades en un 20% respecto a la situación anterior. A su juicio, ni la creación de las comisiones provinciales ni la mayor eficiencia serían argumentos suficientes para justificar esta drástica reducción que, dice, queda absolutamente descompensada respecto a la representación que mantiene la Administración General del Estado. Concluye que la presencia municipal se debe notar en el Consejo, al menos en la misma situación en la que estaba.

D^a Mónica Colás contesta, en primer lugar, al representante de las organizaciones de ciclistas y dice que cuando se ha planteado quién debía formar parte del Consejo se ha tratado de que todas las organizaciones que representaran a sectores con responsabilidad directa o indirecta en materia de seguridad vial pudieran tener cabida en el mismo, intentando buscar el equilibrio y teniendo en cuenta que su número total debería ser razonable. Hay un sector que es el de fabricantes de motocicletas y vehículos ligeros donde estaría el caso de la bicicleta; además, recuerda la existencia de los grupos de trabajo que pueden aglutinar a entidades no incluidas en el pleno, dándoles la oportunidad de participar en los temas específicos para los que esos grupos se hayan creado.

Seguidamente, en relación con lo expuesto por el representante de la Junta de Andalucía, D^a Mónica Colás puntualiza que en las Comisiones Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible en las Comunidades Autónomas existe una representación importante y paritaria del Estado y de las Comunidades Autónomas en la que se prevé la presencia de hasta doce representantes de cada una de ellas, precisamente para responder a las necesidades de las comunidades más grandes, por lo que, desde su punto de vista, la participación de las autoridades autonómicas está resuelta.

En relación con la representación de los municipios, informa que, tras la celebración de la reunión de la comisión permanente, ésta se ha modificado y se ha incrementado el número. Explica que, en principio, se consideró que la representación de las entidades locales quedaba suficientemente cubierta con la creación de las comisiones provinciales y la comisión para el estudio del tráfico urbano, pero que no se van a poner objeciones al aumento de los representantes de este ámbito.

Continuando con el orden del día, y a propuesta del vicepresidente primero del Consejo, a continuación se tratan de forma conjunta los puntos 5º y 6º: **Acción del Consejo 2015. Revisión del cumplimiento de actividades del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Colaboración con ayuntamientos y otras actividades del Consejo.**

Toma la palabra la directora general de Tráfico:

Durante el año 2014 la actividad del Consejo ha consistido en analizar la propuesta de modificación del Reglamento General de Circulación, también ha tenido un papel directriz en relación con la actividad de ayuntamientos y empresas. Para el año 2015, el Consejo estará especialmente ocupado en la revisión de la estrategia de seguridad vial. Como se ha visto anteriormente, de los 13 indicadores que contiene la estrategia, en la actualidad, 5 ya se han conseguido y, por lo tanto, es momento de revisar qué nuevos retos se pueden plantear, además de integrar nuevas directrices externas que llegan del ámbito europeo y mundial. Se realizarán dos tareas a través de la secretaría permanente del Consejo:

1. En los meses de enero y febrero se contactará con los responsables de las actividades contenidas en la estrategia para constatar su estado de realización.
2. En marzo y abril se volverá a contactar para solicitar nuevos retos más allá de lo realizado o lo que esté pendiente de ejecutar.

En todo caso, habrá un seguimiento del proceso a través de un grupo de trabajo específico para la revisión de la estrategia y de sus indicadores. Esta tarea debería estar culminada para la celebración del siguiente pleno que será previsiblemente en noviembre de 2015.

A continuación, toma la palabra D^a Mónica Colás para destacar dos tareas que se han llevado a cabo a iniciativa de la secretaría permanente del Consejo (ver presentación en anexo III) a lo largo de 2014:

1. Actuaciones en relación con el fomento de la colaboración con las entidades locales. A este respecto, informa que los jefes provinciales de Tráfico (excepto los de Cataluña y País Vasco) han entablado relaciones directas con todos los alcaldes de su provincia para conseguir la concienciación de los responsables locales en el ámbito de la seguridad vial (a la fecha se ha visitado a 3.358 alcaldes). En consecuencia, los convenios firmados entre los alcaldes y la Dirección General de Tráfico se han incrementado ostensiblemente (923 convenios firmados hasta el momento). Se ha logrado, también, agilizar los convenios con los ayuntamientos del País Vasco y Cataluña en los que interviene los respectivos organismos autonómicos relacionados con el tráfico y la seguridad vial.
2. Reuniones de los jefes provinciales con diferentes empresas (ocho al menos por provincia, 357 en total) para fomentar los planes de seguridad vial en el ámbito laboral, teniendo en cuenta que los accidentes de tráfico de origen laboral constituyen una parte importante del total de accidentes de tráfico. Todo ello se ha acompañado de la celebración de jornadas de formación relacionadas con la seguridad vial laboral.

7. En relación con el siguiente punto del orden del día, **propuestas de otros miembros del Pleno**, no se producen intervenciones.

8. Último punto del orden del día, **ruegos y preguntas**. Intervenciones:

El representante de las organizaciones de ciclistas pregunta si están preparadas las conclusiones del III Encuentro de Ciudades celebrado en Torrevieja.

El director del Servicio Catalán de Tráfico, D. Joan Josep Isern, propone al pleno modernizar el concepto de accidente urbano, definiendo el ámbito urbano desde parámetros más actuales derivados de la normativa de urbanismo. La directora general de Tráfico comparte la idea.

D. Jose Miguel Báez, presidente de CNAE, demanda un cambio normativo para obtener profesores de autoescuela mejor formados de inicio y con una continuidad periódica en su formación.

D. Bonifacio Martín, secretario general de ASECEMP, dice que la propuesta de una mejor formación debe extenderse a los profesionales que trabajan en los centros de revisión de conductores, médicos y psicólogos. Considera, también, que sería conveniente aprobar un procedimiento legal que estableciera la obligatoriedad de trasladar a los CRC la información sobre el estado de salud de los conductores con el fin de que estos centros realicen mejor su trabajo y evitar el perjuicio que supone el trasvase de clientes desde los CRC que realizan con rigor los reconocimientos hacia centros que no se caracterizan por su rigurosidad a la hora de expedir los certificados médicos. La directora general de Tráfico dice que está de acuerdo con esa propuesta e informa que durante 2015 se tiene intención de revisar la regulación de los CRC y la creación de una unidad de aptitudes psicofísicas, independiente de los CRC.

Retoma la palabra el Sr. Báez. En primer lugar, pregunta si hay paneles informativos suficientes en las carreteras para cubrir los posibles cambios de velocidad de 120 a 130 km/h. A continuación, pone de relieve la preocupante escasez de examinadores que se registra en muchas provincias que conlleva graves retrasos en los exámenes, una peor formación y una ruina para las autoescuelas de esas provincias. Dice que la situación no puede mantenerse en el tiempo y que deben buscarse alternativas urgentes para solucionarla.

D. Jaime Moreno, subdirector general de Gestión de la Movilidad, contestando a la pregunta del Sr. Báez, dice que teniendo en cuenta que la medida se dirige a vías de alta capacidad, el parque actual de paneles de mensaje variable es suficiente.

Por su parte la directora general del Tráfico manifiesta su preocupación por la situación descrita por el Sr. Báez y dice que se está trabajando en varias direcciones, como la tercera convocatoria de formación de nuevos examinadores y el envío de examinadores desplazados a las provincias con mayores problemas. En referencia a los retrasos en la realización de exámenes, pone de relieve que hay provincias en las que solo el 50% de los alumnos presentados aprueban el examen en primera convocatoria, cuando la media estatal es del 80%. Entiende que hay prácticas comerciales dirigidas a que el alumno sea enviado a varias convocatorias dando margen de beneficio a las autoescuelas. Esto genera una demanda adicional que hay que acotar. Concluye diciendo que todos debemos trabajar de la mano garantizando la calidad de los exámenes, garantizando más y mejores examinadores y detectando, también, los envíos prematuros de alumnos a examen.

El subsecretario dice, en relación con los paneles de señalización, que la medida de incremento de la velocidad está condicionada a la existencia de la infraestructura necesaria y en cuanto a lo segundo, recuerda que la DGT, como el resto de la AGE, tiene que acomodarse a las líneas generales de restricción del gasto impuestas y que afectan al ingreso de nuevo personal.

D. Rafael Merino, presidente de ANEAC-FENEAC lee una declaración que se adjunta al acta como anexo IV.

D. Luis Montoro, presidente de FESVIAL, en primer lugar, se suma a las peticiones planteadas por los presidentes de CNAE y ASECEMP de una mejor formación de los profesionales de sus ámbitos para dar un mejor servicio, y espera que la DGT y el Ministerio sean sensibles a esa petición. En segundo lugar, en relación con el incremento de velocidad a 130 km/h ruega que la propuesta se retire y se pregunta sobre el motivo de la medida. Entiende que

no es una demanda social ya que solo el 37% de los conductores, según el CIS, pide un cambio, y enumera una serie de problemas que generará ese incremento: se sabe que a mayor velocidad mayor consumo de carburante y mayor contaminación; sobre la mensajería variable, entiende que la gestión será compleja, porque tendrá que ser en tiempo real; en los tramos 130 habrá más dispersión de las velocidades, que es uno de los factores que más accidentes provoca y, además, el 130 subirá a 140 o más de radar; los reventones de neumáticos en las autopistas ocasionan el 15% de los accidentes, en la carretera convencional no llega al 1%, porque la velocidad tensiona el vehículo y produce fallos mecánicos. En Dinamarca, en 2004 se pasó de 110 a 130, y supuso un incremento del 38% en el nº de muertos por accidente de tráfico. La velocidad es un riesgo transversal, la distracción, el estrés, el sueño, el alcohol mezclados con la velocidad incrementan el riesgo de accidente. Por último, dice que no conoce ningún estudio que no diga claramente que a un incremento de velocidad no le sigue un incremento en la accidentalidad. La pregunta es por qué hay que subirla. Agradece el documento de siniestralidad vial 2013 que considera que ha mejorado mucho en sus contenidos respecto a los anteriores.

El subsecretario agradece la intervención de D. Luis Montoro que, en su opinión, recoge el sentir de más gente presente en la sala. Pone de relieve el gran esfuerzo que se ha hecho en la DGT en relación con la estadística para contar con datos fiables de siniestralidad, punto de partida para adoptar medidas en la lucha contra la siniestralidad.

D. Jacobo Díaz, director general de AEC, considera por su parte que lo que se trasluce en el proyecto de nuevo reglamento es una reducción muy significativa de las velocidades medias de desplazamiento. Cree anecdótico que determinados tramos suban el límite a 130 km/h, dados los condicionantes a los que estarán sujetos, lo que hará que tengan un carácter excepcional; además, se trata de tramos de carreteras donde hay una muy baja siniestralidad, por lo que no comparte la idea de que la medida se verá acompañada de un incremento de la accidentalidad. Opina que la reducción que se plantea en las carreteras convencionales, probablemente, sea necesaria dado que es en este tipo de vías donde se produce el 80% de la accidentalidad. Sin embargo, considera que una bajada del 40% de la velocidad en las ciudades, que, según sus cálculos, puede afectar al 80% de las calles, no está suficientemente justificada y se pregunta si no se consume más combustible a 50 km/h que a 30 km/h. Le preocupa que la decisión entorno a la mejora de la seguridad vial urbana vaya asociada a un descenso de la velocidad, entiende que es una solución cómoda pero que no está justificada porque la velocidad en el ámbito urbano no está claramente asociada a una mayor accidentalidad. Sobre las cifras de siniestralidad dice que podemos estar cercanos a un estancamiento o a un fin de ciclo y propone elaborar un plan de choque que haga frente a un posible repunte de la accidentalidad asociado a un crecimiento económico.

El representante de la Junta de Andalucía incide en la composición de las comisiones provinciales de tráfico y seguridad vial y entiende que se tienen que adaptar a la organización territorial correspondiente. Considera que, si estas comisiones tienen alguna virtualidad lo es en las vías interurbanas. Cree que hay dos organismos que deberían estar presentes en su composición, las diputaciones, que tienen competencia directa en carreteras, y los representantes de las CCAA en los ámbitos provinciales.

D. Luis Puerto, de RACC, pregunta si, a la luz de los cambios en los límites de velocidad en vías convencionales, se ha estimado el número de kilómetros que van a ser objeto de cambio en su señalización vertical y su coste, que irá a cargo de los titulares de las vías y, por otro lado, cuáles son los planes de la DGT, desde el punto de vista sancionador, para que esta transición no afecte negativamente a los conductores.

En contestación a la primera pregunta D. Jaime Moreno dice que serían unos cien mil kilómetros los que verían modificados sus límites de velocidad. Respondiendo a la segunda pregunta, la directora general de Tráfico dice que, en lo que concierne a los radares, no habrá ninguna modificación de la velocidad máxima monitorizada hasta que la velocidad máxima de cada carretera en concreto no esté modificada; además, habrá un periodo de transición, que el propio reglamento establecerá, para determinadas medidas. Habrá, además, una intensa campaña de comunicación y una adaptación a esas nuevas normas, en forma y tiempo, de la vigilancia.



Sobre la reducción de la velocidad en las vías urbanas, el representante del Ayuntamiento de Zaragoza dice que su ciudad experiencia en la aplicación de la política de las calles 30. Las calles 30 ayudan a pacificar el tráfico y a conseguir una mayor calidad de vida de los ciudadanos. A esta velocidad la convivencia del vehículo a motor con la bicicleta es mucho más sencilla. Los ayuntamientos apoyan el uso de la bicicleta porque mejora la movilidad urbana y disminuye la contaminación. Todo ello justifica, desde su punto de vista, las vías 30. Manifiesta, por otra parte, problemas de convivencia de las bicicletas con los peatones en determinadas zonas como parques, cascos históricos y zonas peatonales en los que es necesario compatibilizar el tráfico de bicis con la tranquilidad del peatón.

El representante de las organizaciones de ciclistas, en relación con la estructura orgánica del Consejo que recoge el proyecto de nuevo reglamento regulador, dice que hay una serie de comisiones en las que se echa en falta la presencia de representantes del ámbito ciclista, en particular, y de otras asociaciones, en general. En concreto, pone de relieve la ausencia de organizaciones sociales en la comisión para el estudio del tráfico en vías urbanas en la que podrían realizar aportaciones. Pregunta si el borrador admite todavía variaciones y ruega que se considere una mayor presencia de las entidades relacionadas con la movilidad sostenible. Propone la recuperación del barómetro anual de la bicicleta. Para finalizar, comenta que el proyecto de reglamento general de circulación tiene medidas muy positivas para la bicicleta y que una de ellas es la reducción de la velocidad en las vías urbanas.

Por último, la presidenta de AESLEME plantea abordar la formación de los ciclistas sobre los contenidos del Reglamento General de Circulación para conseguir que circulen de una manera segura a la vez que respetando las normas de circulación. Sobre los planes gubernamentales de renovación del parque de vehículos dice que no deberían fomentar exclusivamente la adquisición de vehículos menos contaminantes sino que, también, se debería promocionar la incorporación de elementos de seguridad activa.

Siendo las 14:00 horas, sin más temas que tratar el Sr. subsecretario de Interior agradece la presencia en el pleno de los vocales del Consejo y levanta la sesión.

LA SECRETARIA DEL CONSEJO
SUPERIOR DE TRÁFICO, SEGURIDAD VIAL
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

ANEXO I - OBSERVACIONES AL ACTA DE LA REUNIÓN DEL PLENO DEL COSEJO SUPERIOR DE SEGURIDAD VIAL DE 26 DE NOVIEMBRE DE 2013. Transcripción literal del texto presentado por el representante en el pleno de las organizaciones de ciclistas:

“Según indicaciones de Manuel Martín, que acudió en nombre de Representantes de Organizaciones Ciclistas, les solicito que se incorporen al Acta del Pleno del Consejo Superior de Tráfico las siguientes modificaciones:

- Primer párrafo de la página 10 del acta.

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 (sinistralidad 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.

Entendemos que se trata de una errata. No es anchura del arcén, sino de la calzada.

- En el segundo Párrafo de la página 10.

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.

No sé si fue exactamente las palabras del Sr. Ministro, pero entendemos que la norma al final aprobó el casco obligatorio para los menores de 16 años, por lo que quizás procedería figurase así en el acta.

- En la página 12

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.

Quizás sería más exacto indicar:

El Sr. Triviño, representante de la Asociación de Ciclistas Profesionales, ACP, traslada la postura acordada por el colectivo ciclista sobre el uso del casco en la bicicleta y el aumento de la velocidad, solicitando se permita la lectura de una nota del colectivo ConBici la cual manifiesta el descontento de la misma por no haber sido invitados a participar en el pleno como venía siendo habitual. D.ª Mónica Colás no permite su lectura y 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.”

Un saludo. Alfonso Triviño.

Asociación de Ciclistas Profesionales