

PLG/MCVR

Na sala de comisións do pazo Parlamento de Galicia reúnese a **Comisión non permanente especial de estudo sobre a seguridade viaria en Galicia**, o día **16 de marzo de 2021**, ás **16:30 horas**, logo da convocatoria remitida para o efecto.

Asisten as persoas que se relacionan a seguir:

Mesa:

Don Ramón Carballo Páez
(Presidente)
Don Xosé Luís Bará Torres
(Vicepresidente)
Dona Patricia Otero Rodríguez
(Secretaria)

Vogais:

Grupo Parlamentario Popular de Galicia (P):

Don José Luis Ferro Iglesias

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia (S):

Dona Paloma Castro Rey

Comparecente:

Coordinadora de tráfico en Galicia

Letrada:

Dona Purificación López Gómez

O señor presidente abre a sesión e rógalle á señora secretaria que lle dea lectura á relación de membros titulares da Comisión para os efectos de comprobar a existencia de quórum de constitución. Logo da constatación deste, éntrase no desenvolvemento da orde do día obxecto desta sesión.

-A señora secretaria abandona o seu posto na Mesa da Comisión e pasa a ocupar un escano co seu grupo parlamentario, de acordo co establecido no artigo 82 do Regulamento do Parlamento.-

Punto único. Comparecencia de D.^a María Victoria Gómez Dobarro, coordinadora de tráfico en Galicia.

(11/CCES-000049)

1475 (11/SCNP-000003)



O señor presidente, logo de darlle a benvinda á señora comparecente, dona María Victoria Gómez Dobarro e agradecerlle a súa presenza e colaboración cos traballos da comisión, explica o desenvolvemento da sesión, que consistirá nunha primeira intervención da comparecente por un tempo máximo de 25 minutos, formulación de preguntas por parte dos grupos parlamentarios por un tempo de 5 minutos e contestación da persoa invitada durante 15 minutos.

Xa que logo, intervén a **señora Gómez Dobarro, dona María Victoria, coordinadora de Tráfico en Galicia**, quen, logo de trasladar o saúdo e recoñecemento do director xeral de Tráfico, don Pere Navarro Olivella, que delegou na súa persoa esta comparecencia, procede a realizar a súa exposición sobre o obxecto de estudo desta Comisión.

Deseguido ábrese a rolda de grupos parlamentarios, na que fan uso da palabra a **señora Otero Rodríguez, dona Patricia (S)**, e os **señores Bará Torres, don Xosé Luis (BNG) e Ferro Iglesias, don José Luis (P)**, que coinciden en agradecer a presenza e colaboración da señora comparecente e formulan diferentes preguntas e consideracións sobre a información recibida.

A continuación, a **señora Gómez Dobarro, dona María Victoria, coordinadora de Tráfico en Galicia**, contesta ás cuestións que lle foron formuladas, e coa súa intervención péchase o debate da comparecencia.

A Presidencia, logo de agradecer novamente a presenza e colaboración dona María Victoria Gómez Dobarro cos traballos desta Comisión, e dado que non hai mais asuntos que tratar, levanta a sesión.

Remata a sesión ás 17:35 horas.

(Achégaselle a esta acta como anexo a transcripción literal da sesión.)

**Ramón
Carballo Páez**

Firmado digitalmente por Ramón Carballo Páez
 Presidente da Comisión
 Nombre de reconocimiento (DN):
 cn=Ramón Carballo Páez,
 email=ramon.carballo.paez@parlamentodegalicia.es
 Fecha: 2021.06.21 11:44:10 +02'00'

**Patricia Otero
Rodríguez**

**Patricia Otero Rodríguez
Secretaria da Comisión**

Firmado digitalmente por Patricia Otero Rodríguez
 Nombre de reconocimiento (DN): cn=Patricia Otero Rodríguez,
 email=patricia.otero.rodriguez@parlamentodegalicia.es
 Fecha: 2021.06.21 10:35:33 +02'00'



enp_sv 2021_03_16 (1.
(Coordinadora tráfico en Galicia)

**ANEXO ACTA DA REUNIÓN DA COMISIÓN NON PERMANENTE
ESPECIAL DE ESTUDO SOBRE A SEGURIDADE VIARIA EN GALICIA, DO
DÍA 16 DE MARZO DE 2021**

*(Comparecencia da señora coordinadora de tráfico en Galicia (dona María Victoria
Gómez Dobarro))*

(Ábrese a sesión ás 16.30 horas).

O señor presidente da Comisión (Carballo Páez): Boa tarde a todos e a todas.

Dámos comezo pois a esta Comisión non permanente especial de Estudo sobre a Seguridade Viaria en Galicia e, antes de continuar prégoille á señora secretaria que comprobe se temos quórum.

A señora secretaria da Comisión (Otero Rodríguez): Grazas, presidente.

Boas tardes.

(A señora secretaria procede a dar lectura da relación de asistentes.)

O señor presidente da Comisión (Carballo Páez): Moitas grazas, secretaria.

Como punto único da orde do día temos a comparecencia de dona María Victoria Gómez Dobarro, coordinadora de Tráfico en Galicia e lle agradecemos e lle damos a benvida a esta comisión. E xa de antemán lle agradecemos a súa comparecencia e toda a información que nos aporte para a elaboración do ditame desta comisión.

E como quedamos na reunión da mesa e se lle comunicou xa tamén á comparecente, esta desenvolverase da seguinte forma: a comparecencia disporá de 25 minutos para a súa exposición, 25 minutos que serán flexibles, dona Victoria; e logo os distintos grupos disporán de 5 minutos para formular as súas preguntas e a solicitude de calquera aclaración. E rematará de novo a comparecente por un tempo de 15 minutos tamén flexibles para rematar a súa exposición.

E, sen máis, dámos comezo á comparecencia de dona María Victoria Gómez Dobarro, coordinadora de Tráfico en Galicia.

Tes a palabra por 25 minutos.

A señora coordinadora de tráfico en Galicia (dona María Victoria Gómez Dobarro):
Boas tardes.

En primer lugar, quisiera trasladarles el saludo y el reconocimiento del director general de Tráfico, de Pere Navarro Olivella, que estaba invitado —no sé si vendrá en otra ocasión— pero estaba citado este día y ha delegado en mi persona; me traslada su agradecimiento y reconocimiento por la existencia de esta comisión, por ser la seguridad vial una preocupación de tal índole en Galicia que justifica la existencia de que todos los grupos parlamentarios estén implicados en su mejora en Galicia.

Y también mi agradecimiento personal por contar conmigo como responsable aquí en Galicia respecto a la Dirección General de Tráfico.

Mi idea es hacer una pincelada bastante rápida de lo que ha sido la accidentalidad en Galicia en estos últimos años, les he reenviado por correo electrónico un documento con muchísimos datos estadísticos sobre cómo ha sido esa evolución, que se lo van hacer llegar. No quería que esta charla fuera toda de datos estadísticos, porque no habría quien lo aguantara y eso está en el papel y lo pueden mirar con tranquilidad, pero si unas pinceladas y saber de dónde venimos, donde estamos y que se ha hecho para que estemos donde estamos, que el resultado sin perjuicio de que sea mejorable, ha sido positivo.

Pues bien, en primer lugar, a mí siempre me gusta exponer esta diapositiva en la que se ve una gráfica numérica; en un lado tenemos los años, a lo largo de la gráfica los fallecidos en accidente de tráfico, y lo que no dice es que en el año 1960 en España había 1 millón de vehículos y se registraban 1.300 fallecidos por accidente de tráfico. En el año 1989, 14 millones y medio de vehículos, 5.980 fallecidos en accidente de tráfico y 2020 creo que, alcanzando los 35 millones de vehículos, 840 fallecidos en accidente de tráfico. En esta gráfica es la historia de nuestra accidentalidad, Galicia está dentro de estos datos.

Entonces, ¿Que ha pasado para que haya evolucionado así? Pues bien, en el año 1960 empieza el desarrollo económico, industrialización, progreso económico, se incrementa el parque de vehículos de una manera muy notable. En ese momento la regulación que había era el código de la circulación del año 1934, que era prohibición-sanción, obligación-sanción. Ese era el mecanismo de regulación. Y se decía en aquel momento que los accidentes de tráfico era el precio que había que pagar por ese progreso como algo inevitable.

Desde luego, en el año 1989 ya fue un revulsivo el recoger 5.940 fallecidos por accidente de tráfico, que podría ser bien la población de un ayuntamiento de Galicia, y en ese momento de planteó y se abordó la regulación por ley, la Ley de tráfico y seguridad vial es del año 1989 y 1990, que miraba ya a la Constitución. Una norma inspirada en los principios de la Constitución. Y ahí ya se habla se estrategia, se habla de prevención, se habla de normas no necesariamente de obligación, sino de invitación a cambiar de comportamiento. O sea, hace una óptica totalmente diferente hasta entonces, se habla de estrategia.

Y como pueden ver cae significativamente la accidentalidad. También empezaron a hacerse los controles de alcoholemia, la implantación del cinturón de seguridad, etc.

Llegamos a una meseta, en esa meseta vamos por los años 2000 aproximadamente donde ni subía ni bajaba. En ese año también irrumpe en la política de seguridad española la Unión Europea. Todos sabemos que entramos en la Comunidad Europea en el año 1992 y podemos decir, ¿y que se hizo hasta entonces? ¿Dónde estaba Europa, que nos decía? Pues en esos años la política en seguridad vial no era una política común, es entonces cuando a raíz de los estudios que hace la Unión Europea y ve los fallecidos por millón de habitantes de los distintos países, que en algunos había muy buenos resultados y en otros pésimos resultados; digamos que cada país hacía un poco lo que consideraba conveniente

y necesario en cada momento. Vio que Suecia, que Inglaterra, que Holanda tenían los mejores datos y mucho peores los demás, y a partir de ahí hizo una serie de recomendaciones para afrontar una política común y un descenso de la accidentalidad mortal en carretera.

¿Qué nos dijo la Unión Europea? Pues que no valen iniciativas aisladas, es necesario desarrollar una planificación, que hay que hacer actuaciones transversales e integrales, teniendo en cuenta siempre vía, vehículo y carretera, que son los 3 ingredientes de la seguridad vial.

Hay que implicar a los agentes sociales, o sea, el tráfico, los accidentes no es cosa solo de la DGT, no es solo cosa de una administración o un ministerio, es cosa de todos. Implicar al territorio. Todas las administraciones públicas tanto la estatal, la autonómica como local tienen un papel que jugar en la seguridad vial.

Hay que reforzar los sistemas de seguridad. De nada sirve que tengamos muchísimas normas si no se hacen cumplir. Y tener en cuenta que hay un eje que siempre vamos a ver en seguridad vial. Por un lado, es el control del alcohol y las drogas como consumo en la conducción, el uso de los sistemas de seguridad —el cinturón, la silla de retención infantil y el casco—, y el control de la velocidad.

Pues bien, tocando todos estos factores que nos recomendaba la Unión Europea, España hizo sus deberes, se aprobó el permiso por puntos, se modificó el Código Penal, Fiscalía de seguridad vial, se modificó el procedimiento sancionador de tráfico, plan integral de radares, nada que no sepan ustedes, que funcionó todo al mismo tiempo y en unos años se produjo esa nueva bajada que ven de accidentalidad. Esa es un poco la historia de esta evolución en la accidentalidad.

Pues bien, y ahora ya aterrizando un poco en que ha pasado en Galicia, ¿ha seguido este itinerario o no? Podemos decir que en Galicia en el año 2020 teníamos un parque de 2 millones, casi 280.000 vehículos, un censo de conductores de 1 millón casi 750.000 conductores, que nos arroja que aproximadamente el 65 % de la población gallega es titular de un permiso de conducción.

En Galicia tenemos más de 18.000 kilómetros de titularidad del estado, comunidad autónoma, diputaciones provinciales, y un sin número, un entramado viario muy complejo de vías municipales, a veces sin catalogar, pero que sabemos que están ahí. Sabemos que hay pistas, que hay caminos, incluso que hay correoiras en las que se mueven los vehículos, en los que hay accidentes. La red viaria gallega, todos decimos que es endiablada para nosotros.

Además de la siniestralidad sabemos que en Galicia hay una movilidad muy elevada, la dispersión poblacional es también muy elevada. El parque está muy envejecido, el parque de vehículos. En el año 2020 el 62 % de los accidentes con víctimas, los vehículos de esos accidentes tenían entre 10 y 24 años. Es otro dato significativo.

También está envejecida parte de la población conductora, especialmente en las provincias de Lugo y Ourense, que es donde más problemas con este tipo de conductores tenemos.

Y, por otro lado, la no utilización del sistema del cinturón de seguridad y a veces las tasas elevadas de alcohol y drogas que, en su momento, lo verán con el responsable de la Guardia Civil, también es otro problema que tenemos.

Pero, aparte de ello, en Galicia sí que les puedo decir que los que nos toca estar al frente de la responsabilidad de tráfico, tenemos muy buena relación —lo que decía la Unión Europea— con las demás administraciones, tanto con la autonómica como los concellos; y aquí aprovecho para decir que nuestra relación con los concellos es muy estrecha y desde hace muchísimos años. Trabajamos juntos hace muchos años porque compartimos materia de trabajo. Nosotros no concebimos una activación de tráfico sin las policías locales y los concellos. Esa relación es estrecha y muy positiva a mi modo de ver.

Pues bien, en todos estos años Galicia pasó de 380 fallecidos en el año 2000, a 276 fallecidos en el año 2005, a 179 fallecidos por accidente de tráfico en el 2010, 92 en el 2015 y 70 en el año 2020.

Sí que es cierto que el año 2020 no nos va servir mucho para comparar, porque la pandemia, que tan dura ha sido en lo humano, en lo social y en lo económico, también afecta a la seguridad vial, no nos va servir para comparar, pero es un año que está ahí, con el que tenemos que trabajar.

Como pinceladas de la accidentalidad de estos últimos años en Galicia, el 93 % de nuestros fallecidos se producen o se dan en carreteras convencionales, hablamos de carreteras con un carril por cada sentido de la circulación, y un 7 % en autopistas y autovías.

El accidente que más se repite en el año 2020 fue la salida de vía, que siempre va vinculada al exceso de velocidad y, en segundo lugar, las colisiones frontales, el 21 % para el año 2020. Este año pasado, el 2020, se incrementaron mucho las salidas de vía porque precisamente se incrementó mucho más la velocidad que en años anteriores. Y, de echo hemos tenido más sanciones de tráfico por velocidad en el 2020, con todo el parón que hubo de movilidad, que en el 2019 y años anteriores. Si la velocidad viene determinada por los límites que haya y por el entorno de circulación que haya, es lógico pensar que al no haber entorno de circulación la velocidad en muchas ocasiones ha sido la que ha querido el conductor. Y por eso los datos de los radares fijos cuando los revisábamos no nos creíamos que fuera así. Decir que está pasando aquí, que hay más aun estando confinados que en el año anterior, pero así salió.

Y los atropellos a peatón que es otro de... es uno de los accidentes más característicos de Galicia, se redujeron muy notablemente, de 6 fallecidos a 21 el año anterior. Pero también

es verdad que esta no movilidad y el hecho de que los fallecidos por atropello sea gente mayor, que es la que más duramente ha sufrido la pandemia y la que más ha respectado el cumplimiento de la norma, el quedarse en casa, nos arroja esa cifra.

Por medio desplazamiento el 49 % de los fallecidos fueron en turismo, el 17 % motocicleta y decía que el 9 % en atropellos. En total podemos decir que el 36 % de los fallecidos en Galicia en los últimos años son usuarios vulnerables, que son aquellos que por sus características físicas o el medio de desplazamiento que tienen están en condiciones de sufrir un accidente grave.

De los 70 fallecidos del 2020, 54 eran conductores, 10 eran pasajeros y 6 peatones.

La franja horaria que más fallecidos nos reporta es entre las 2 y las 20 horas, y los meses de julio y agosto —y esto se repite en el 2020, en el 2019, en todos los años— son los de más accidentes con víctimas y, especialmente, el último trimestre: octubre, noviembre y diciembre, poca luminosidad, meteorología adversa. Son los peores del año tradicionalmente en Galicia.

Por edades, los de más de 65 años fueron el 26 % de los fallecidos el año anterior, seguidos por los de 35 a 44 y 45 a 54.

En Tráfico nos interesa siempre, y porque es un dato que tenemos que reportar a la Unión Europea, que uso se hace del cinturón de seguridad. Y para ello tomamos de referencia el uso o no uso en los turismos y furgonetas. El año pasado de usuarios de turismo y furgoneta de 37, el 20 % no hacía uso del cinturón. Es un buen dato y lo digo entre comillas respecto a lo que había en años anteriores, de 22 %, el 34 %, el 39 %, pero para nosotros es un dato desolador. Y lo digo porque yo creo que no hay ningún ciudadano que no sepa que el cinturón es obligatorio, y que es un salvavidas; y que es algo tan simple como crear ese hábito de que la mano valla buscar el cinturón y abrochárselo. Pese a ello seguimos teniendo datos de fallecidos que no usan el cinturón. Los 3 fallecidos en la provincia de Ourense de este año en enero no hacían uso del cinturón, en febrero un fallecido en accidente con turismo en la provincia de a Coruña tampoco hacía uso del cinturón. Para nosotros nos produce una gran desazón.

Porque del lado contrario están los usuarios de las motos, el casco no veremos un motorista sin casco, lo tienen más que asumido como que es su salvamiento, su salvación.

Por acabar este análisis de accidentalidad me quería centrar en los vulnerables que adelantaba antes, sobre todo el tema de atropellos. El atropello es un accidente muy propio de Galicia por lo que decíamos, por nuestras características geográficas, de movilidad; el perfil del atropellado era siempre el de una persona en torno a 65 años, que se movía sin usar prendas reflectantes por la carretera. Por la carretera que en Galicia muchas veces sabemos que es la calle y que tiene que cruzar esa carretera para comprar el pan, para ir al centro médico o hacer cualquier gestión diaria, la carretera es su calle.

A esa edad no se calcula tan fácilmente la distancia a que se encuentra el vehículo o la velocidad a la que se aproxima y el convencimiento de que «ya me verán» traía consigo el atropello. Y muchos de los accidentes era el típico cruce para tirar la basura en el contenedor.

Pues bien, desde el año 2014 afrontamos, que seguro que les suena, la campaña de repartir chalecos en el rural especialmente. para todos los... sobre todo gente mayor, nos apoyamos, si no fuera por ellos no habríamos llegado tan fácilmente en todos los concellos, policías locales impartían las charlas, nuestro personal de la oficina, personal asistente social y también de los concellos, Guardia Civil, todo lo que estuviera disponible o dispuesto allí ofrecía la charla; se le ponían fotos de su concello, por donde debían cruzar, por donde no, para que se sintiera el mayor integrado en su espacio y se le daba un chaleco para que se acostumbraran a ponerlo.

Yo creo que cualquiera de nosotros que se mueva por ahí ve ya más amarillo en la carretera. Antes ya era impensable. Yo me acuerdo en el año 2000 dábamos los reflectantes del brazo y les daba vergüenza, yo voy de negro como voy a poner eso que es muy rechamante. Pero la cultura está cambiando y un cambio cultural no se hace de un día para otro, es poco a poco y desde luego todavía nos queda margen de maniobra, tenemos que seguir trabajando y a mí me parece que esta labor educativa es mucho más positiva que sancionadora. Hay gente que dice que ya tendríamos que sancionar, pero yo creo que no es el camino, pues, a un señor de un concello ponerle una sanción por no llevar un chaleco. No creo que sea el camino más adecuado.

Los accidentes de motocicleta estamos también igual que en el resto del país, estable, ni subimos ni bajamos. Tenemos recorrido en los accidentes de motocicleta que luego comentaré.

Victimas mortales en bicicleta. Este último año se incrementaron a 5 respecto a 1 o 2 que teníamos al año. Creo recordar que en algunos casos hubo una enfermedad súbita, no sé si es relevante la cifra. Pero sí que creo que el usuario de bicicleta en Galicia está formándose de una manera muy rápida, están respondiendo muy bien, hay rutas ciclistas que llamamos seguras porque están con una señalización especial y son objeto de vigilancia y protección, pero eso no quiere decir que en la medida en que se va fomentando su uso, que probablemente tengamos que seguir insistiendo en ello también.

Y en accidentalidad vulnerable en Galicia hablamos siempre también del usuario del vehículo agrícola, del tractor. Ahí sí que el parque está muy, muy envejecido, en torno a 30-40 años tienen los tractores que se ven en accidente. Y cuando hablamos de accidente con vehículo agrícola tenemos que diferenciar 3 casos: uno el de tráfico, cuando se produce en la carretera, pero después también que a veces se ve en los medios, el accidente doméstico, el que tiene el tractor en su finca para hacer sus tareas propias, de consumos propios; y luego el trabajador que también está en la finca y es un trabajador como tal vaya, ganadero, agricultor. O sea: accidente laboral, accidente doméstico y accidente de tráfico.

Lo que es de tráfico nos movemos en las cifras de 3 fallecidos en este último año, pero para nosotros es importante, porque muchas veces el que esté en la finca va cruzar la carretera para ir a la otra finca o para moverse por el medio.

Hemos hecho campañas con el ISSGA, con el Instituto de Seguridad y Salud de Galicia, para darles charlas, el uso seguro del tractor, recomendar la incorporación en la medida de lo posible del arco de seguridad; las ITV móviles que se acercan a los concellos para favorecer que pasen la ITV, y también es un camino que ahí tenemos que seguir explotando.

Factores concurrentes. El factor que más se repite en los accidentes en Galicia en los últimos años era la distracción, igual que en el resto del país y, en segundo lugar, la velocidad, pero como decía antes en el 2020 fue al revés, subió la velocidad porque no había movilidad y bajó la distracción. Pero bueno, nunca hay un factor único, siempre es una correlación de factores.

Y por lo que es la accidentalidad, por último, ya que empecé hablando de la labor de la Unión Europea, para cerrar quería decir que bueno, si hemos hecho los deberes, en que postura estamos respecto a Europa, España.

Pues estamos muy bien, en el año 2010 fallecidos por accidente de tráfico en la media de la Unión Europea era 67, en España el 53; y en el año 2019 la media europea es del 51 y España es de 36 fallecidos por millón de habitantes. Somos el 7º país en mejores datos — lo digo entre comillas— «mejores datos», de la Unión Europea. Y somos el 7º después de Suecia, Irlanda, Malta, Holanda, Dinamarca y Luxemburgo. No tengo nada en contra de Luxemburgo y Malta, pero nada que ver con lo que es la realidad de nuestro país que aparte de nuestro censo de conductores y el parque tenemos una movilidad de turismo muy lejos del o que puedan tener estos países. Y ese parque no cuenta como parque oficial ni ese censo de conductores. O sea, que esa cifra yo considero que ese lugar es más que honorable y, sobre todo, porque estamos delante de Alemania, Francia, Bélgica... de otros países que a veces pensamos que siempre lo hacen todo mejor que nosotros. Insisto que esto no quiere decir que no haya mucho que hacer, que si lo hay.

Bueno, estos datos les adelantaba que con detalle los tienen después, se los van a pasar y ahora lo que me habían indicado es, ¿Qué puntos de mejora tenemos?

Actualmente entre el 2010 y el 2020 había una estrategia de seguridad vial de la DGT, digamos en conexión con las pautas que nos marca Europa, y actualmente se está elaborando la Estrategia 2030 para este decenio. Pero sí que tenemos ya algunos puntos, y yo de Galicia quería destacar los que más... como algo peculiar que nos afecta a nosotros respecto del resto del país, que creo que hay que resaltar.

En primer lugar, como saben los ayuntamientos, todos los concellos están experimentando en estos últimos años un cambio hacia la nueva movilidad, hablando del

calmado de tráfico, velocidad 30, son términos que se están asentando en todos los concellos. En Galicia tenemos el ejemplo notable de Pontevedra ciudad que ha hecho un trabajo ya hace muchos años, que lo ha consolidado y el resultado ha sido premiado sabemos por todo tipo de instituciones. Pues hacia ese modelo es el que se está trabajando. Cada concello en función de sus características, no puede ser todo simétrico en todos sitios, pero si estas políticas de calmado, de recuperación de la ciudad, de los espacios en ese camino va la nueva filosofía y la intención, y las indicaciones que recibimos de la Dirección General de Tráfico es que las jefaturas de tráfico apoyemos este tipo de actuaciones. Y ahí tenemos un gran reto.

En segundo lugar, tenemos... queríamos haberlo abordado el año pasado, pero ya con todo lo que pasó, es dar un impulso importante a la seguridad vial laboral. Aquí tendríamos que trabajar con la Consellería de Tránsito y con el ISSGA que ya tenemos bastante experiencia en otro tipo de actuaciones para tratar de implantar en las empresas, favorecer la incorporación activa, por un lado, de los estudios recientes in itinere, y que desarrollen planes de seguridad vial laboral.

Sabemos que el sector de la distribución de mercancías está en auge, que ha jugado un papel de vital importancia durante la pandemia. Sabemos que hoy es relativamente «fácil» —y también lo digo entre comillas—, o factible, obtener un trabajo si uno tiene permiso de conducción y, de hecho, vemos que están incrementándose el número de solicitudes de examen para obtener el permiso. Y sabemos que está cogiendo auge también el comercio electrónico, la compra de ventas de internet y el que te lo lleven a casa en una furgoneta, en un vehículo de 2 ruedas, en una bicicleta. Y esos movimientos generan riesgos. Sabemos que muchos son autónomos, con condiciones precarias de trabajo, que están vinculados a unos horarios, a una entrega rápida a una determinada hora, etc., y ahí se presta a que la accidentalidad pueda subir y es un factor de riesgo que nos interesa y queremos trabajar. Y aquí aprovecho para invitarles a apoyar este tipo de actuaciones.

La entrega de última milla, a veces no está el comprador, hay que volver en una segunda hora. Son movimientos comerciales que hay que trabajar.

Otro aspecto que desde el punto de vista de las infraestructuras que consideramos que hay que trabajar mucho es en las travesías. Y en Galicia como sabrán la travesía, que es esa parte de la vía que ni es urbana, ni es carretera, y donde hay un movimiento continuo de peatones, de estas furgonetas que llevan el reparto de mercancías en los concellos, a veces ciclistas, y que es un foco importante de accidentes.

Muchas veces en los ayuntamientos cuando quieren que se reduzca la accidentalidad en su concello nos piden que se ponga un radar, un radar fijo. Me ponen ahí un radar y ya se arregla. Pues se pone el radar, se arregla, porque viene todo el mundo más lento, pero a veces los que caen en el radar son los vecinos del concello y entonces ya no les gusta tanto el radar. Eso nos ha pasado muchas veces.

No es la solución tampoco para una zona de 50 poner un radar. Pero sí que hay soluciones en la infraestructura: se puede estrechar el carril, se puede hacer algún tipo de diseño en esta estructura. Yo no soy ingeniero, pero estoy segura, por ejemplos que ves de trabajo de chicanes, de una entrada en zigzag, que ya el ciudadano, el conductor intuye que entra en un espacio distinto y que lo suyo es reducir la velocidad. Si no la velocidad es 50 y todos sabemos que a 50 kilómetros por hora en caso de atropello el resultado es de fallecimiento.

Motocicleta. Como les adelantaba, estamos ahí en una situación plana, ni mejoramos, a veces mejoramos, pero volvemos a empeorar. Ahí está previsto, en la reforma de la Ley de seguridad vial, que yo creo que salió, porque lo vi en los medios antes justo de venir aquí, no sé si fue esa parte la que se aprobó, está previsto que se diseñen cursos de conducción segura para motoristas, una manera de fortalecer la formación; también se está trabajando en carreteras, son necesarias esas barreras de seguridad, para ello son desde luego un auténtico aliado. Se está promocionando también el airbag del motorista, una especie de chaleco que se acolcha o se despliega cuando tienen un accidente. Hay zonas de vigilancia de motocicletas y algún tipo de cuestión experimental en materia de infraestructura, algunas señales. Se estaba probando en la Rioja para marcar la traza un poco de como tomar la curva, pero es experimental.

Otra cuestión de mucha relevancia en Galicia es el de los reincidentes. Ahí la DGT tiene que definir que es un reincidente en materia de alcohol, porque vemos casos de personas, de conductores que tienen... bueno, una sanción de alcohol la puede tener una persona, pero hay gente que tiene 3, 4 y muchas más. Me he encontrado, no todos los días, pero un expediente, digamos que en una pantalla caben 10, y he tenido que pasar la pantalla 3 veces. Esas personas digamos que ahí el consumo de alcohol no es caprichoso, es una enfermedad, no lo vamos a curar porque lo sancionemos más, sino ahí es necesario adoptar algún tipo de terapia, algunos centros de formación para el tratamiento del alcohol y, desde luego, diseñar algún programa de cómo abordar este tipo de situaciones, porque desde luego con la sanción no lo vamos a arreglar.

Y yo aquí he destacado las que son, las que vemos de una manera más clara aquí para Galicia.

Y comentar que también estamos trabajando, ya que estamos en el año santo, ojalá que podamos ya despegar con ello, un proyecto del Camino de Santiago, por un lado, técnico y, por otro, divulgativo. Desde el punto de vista técnico se han destacado aquellos puntos del Camino, de los caminos, en los que el camino transcurre paralelo a una carretera o hay que cruzar una carretera; para considerar los puntos de riesgo y, de alguna manera, que le salte una alarma a ese peregrino. Peregrino, caminante, ciclista, si es usuario... si va en caballo o una persona discapacitada.

Y, por otro lado, desde el punto de vista divulgativo queremos hacer tarea de información, de prevención dirigida a todo tipo de usuarios. Estamos en ello y probablemente en unos meses ya se podrá presentar.

Yo creo que por mi parte nada más. Yo traía una presentación rápida si quiere ver lo que se hace desde el centro de gestión, pero no sé si les puede interesar o... Yo lo dejo ahí. Como era de accidentalidad.

¿Si? (Pronúncianse palabras que non se perciben.)

O señor presidente da Comisión (Carballo Páez): Moitas grazas, señora Gómez Dobarro.

Axustouse vostede perfectamente ao tempo.

E agora polos grupos parlamentarios para plantexar as súas dúbidas ou as súas aclaracións, polo Grupo Socialista ten a palabra a señora Otero Rodríguez. Un tempo de 5 minutos tamén.

A señora Otero Rodríguez (S): Grazas, presidente.

Boas tardes.

Benvida, señora Gómez Dobarro. A verdade é que dende o PSdG, eu creo que dende todos os membros que conformamos esta comisión, agradecerlle que hoxe viñera a esta comisión, porque a verdade é que, como sabe vostede, é unha comisión que leva constituída xa dende fai tempo, varias lexislaturas e, dende logo, que o que hoxe vostede nos trouxo aquí vai ser de gran axuda para elaborar ese ditame desta comisión.

Agradecerlle así mesmo o documento que nos fixo chegar aos distintos grupos parlamentarios, que nos acaba de chegar fai un anaquiño e que, dende logo, vai ser de gran axuda para esta tarefa que temos encomendada para elaborar este ditame.

A verdade é que, como dicía vostede, os datos do ano 2020 son uns datos, como todo, mellorables, dende logo que vostede tamén o dicía, pero vese como que ao longo dos anos Imos tendo esa tendencia á baixada da sinistralidade.

É verdade que non son datos que poidamos sacar unhas conclusións porque é certo que todos sabemos que as restricións de mobilidade que tivemos ao longo do 2020 dende logo influíron nesta baixada de sinistralidade. O que esperamos é que oxalá esa tendencia baixa siga e tender entre todos e entre todas a ese obxectivo de que oxalá non haxa mortos nas nosas estradas, e seguir traballando. E por iso tamén lle agradecemos o traballo que vostede fai dende o seu cargo.

A verdade é que vostede falaba de como foi o cambio de normativa en materia de tráfico dende o ano 1960, no que nos falaba que, sobre todo, había nesa normativa o que viña sendo dende unha prohibición ao que conlevaba unha sanción. E fomos vendo como dende o ano 1980 como ben dicía vostede isto foi cambiando e xa se empezaba a falar

dunha estratexia do que saíron destas distintas campañas de sensibilización que nós cremos que son fundamentais. E que, dende logo, deron moi bos froitos pero que vemos aínda con actitudes como a que vostede comentaba dese 20 % aínda de usuarios que non empregaban o cinturón de seguridade, que aínda queda un longo traballo por diante para sensibilizar a eses condutores dos beneficios que implica o uso do cinturón.

Por iso nós dicimos que son importantísimas esas campañas de concienciación, son fundamentais e, dende logo, que hai que seguir traballando nelas, tanto no emprego no uso do cinturón como non alcohol ao volante, drogas, o exceso de velocidade ou, sobre todo, tamén agora coas novas tecnoloxías ese uso do móbil que conleva tamén tantas distraccións ao volante que despois provocan eses accidentes.

A verdade é que tamén nos chamaba poderosamente a atención ese dato que daba vostede de que con menos vehículos en circulación ao longo do 2020 o que detectaron os radares é que seguimos a incumprir a velocidade, que incluso había máis infraccións que no ano anterior, pois claro hai aínda moito que concienciar ou que concienciarnos a toda a sociedade, á sociedade española e, dende logo, tamén á sociedade galega que, como ben dicía vostede, é que claro, é que temos unhas condicións moi peculiares aquí en Galicia polo tema da dispersión xeográfica, o envellecemento da nosa poboación. Eu son da provincia de Lugo, e somos das máis envellecidas, e tamén o envellecemento do noso parque móbil.

Polo tanto, parabéns por esas campañas pero, dende logo, que hai que seguir traballando porque vemos que aínda hai unha parte da poboación, dende logo que a maioría cumpre, pero hai unha parte da poboación que aínda sigue a ignorar estas recomendacións e estes consellos que no fondo son para salvar vidas, que non podemos pasar por alto.

Vostede falaba tamén desa campaña dos chalecos posta en marcha no 2014, parece que agora os que visitamos tamén moito o rural vemos como os nosos maiores cada vez máis si que son conscientes de que é unha ferramenta que lles serve para salvar vidas e, dende logo, que se están a poñer moito máis, porque agora xa non nos chama a atención ver polas beirarrúas aos nosos maiores con estes chalecos. Parece que ás veces aos maiores lle entran antes a cousas que a veces aos que somos máis xóvenes.

Vostede falábamos tamén de cousas moi importante que eu creo que vamos recoller tamén, que se deberían recoller nesta comisión, sobre todo puntos para mellorar a seguridade viaria en Galicia. vostede falaba desas políticas de calmado, de recuperación de cidades, que eu creo que moitos concellos están intentando tamén chegar a eles, o certo é que moitas veces os veciños e as veciñas nun primeiro momento ao mellor son máis reacios, porque estamos moi acostumados a querer chegar á porta incluso dalgúns establecementos no noso vehículo. A veces é verdade que cando un concello intenta peatonalizar unha rúa ou humanizar unha calle hai algúns veciños que non o acollen de bo agrado nun primeiro momento, pero despois recoñecen e agradecen estas zonas para os peóns.

Falaba tamén das travesías e desa petición que moitas veces falamos de que cun radar ao mellor todo se soluciona e vemos que esa non é tamén moitas veces a mellor solución, falaba de algo que nos preocupa, eu creo que a todos e a todas moito, que é o tema deses reincidentes no consumo de alcohol ao volante. Coincidimos con vostede que ao mellor hai que xa deixar claramente que é un reincidente, porque conductas como estas que poñen en perigo a vida de todos e de todas non se poden permitir.

Vostede falaba dunha cousa que a nós nos parece fundamental, que é a coordinación entre as distintas administracións: a central, a autonómica e as locais, hai os concellos e as deputacións, porque é fundamental esa coordinación para seguir avanzando na redución desta sinistralidade nas nosas estradas galegas e porque tamén é fundamental para seguir eliminando tamén eses tramos de concentración de accidentes nas estradas que sexan de titularidade de cada administración. Pero cada un ten que tender a esa eliminación.

O señor presidente da Comisión (Carballo Páez): Vaia rematando, señora Otero.

A señora Otero Rodríguez (S): Ben, vou rematando, eu só quería facerlle unha pregunta porque o plan de seguridade viaria galego, en teoría rematou no ano 2020, é certo que se nos anunciou nesta Cámara que ía aprobarse ao longo deste ano o novo plan de seguridade viaria, pero claro, tamén estamos ao 16 de marzo e pouco sabemos diso; o que si nos gustaría saber é cal é a opinión desa execución, dese plan de seguridade viaria de Galicia que rematou no ano 2020, porque tamén en base a ese plan me imaxino que tamén a propia Xunta de Galicia fará o vindeiro plan.

E, pola miña parte, nada máis. Remato agradecendo moito de novo a súa comparecencia hoxe aquí nesta comisión que, de seguro, que nos vai ser de moita axuda de cara a esa ponencia.

Pola miña parte, nada máis e moitas grazas.

O señor presidente da Comisión (Carballo Páez): Moitas grazas, señoría.

Non foi vostede tan precisa no tempo coma a comparecente, pero non pasa nada e temos tempo.

Ten agora a palabra o señor Bará Torres polo Bloque Nacionalista Galego.

O señor Bará Torres (BNG): Boa tarde.

Señora Gómez Dobarro, benvida a este Parlamento, a esta comisión que agardemos que desta vaia e, por fin, teñamos unha proposta na que recolleremos pois todas as achegas que nos foron chegando nestes meses e nestes anos e, por suposto, a súa creo que ten elementos moi interesantes.

Nós compartimos que... desde o BNG compartimos que houbo unha evolución positiva, tal e como se reflicte nese cadro, e que hai ademais unha vinculación con políticas moi valentes que se fixeron desde a DXT e desde o ministerio. Está claro que a valentía e a decisión de persoas como Pere Navarro tiveron que ver con esta cuestión, e nós sempre así o recoñecemos, e ademais compartimos perfectamente esa filosofía.

Tamén é certo, estívenlle botando así un vistazo simplemente no móbil á documentación que nos pasou vostede, que esa evolución polo menos deu lugar a un estancamento a partir do ano 2013, 2014 ou 2015, e agora podemos dicir que estamos nunha fase de dentes de serra, con moitos picos e altibaixos, digamos, nunha meseta que tende a esa evolución de altibaixos. Claro, con datos como os do 2020, que non nos serven de referencia pero, que en todo caso, nos parecen moi preocupantes, moi preocupantes porque é unha cifra moi alta tendo en conta a situación que se viviu no ano con varios meses de confinamento, de peche. Posiblemente ten que ver o factor que comentou vostede do exceso de velocidade pola situación que se daba, entón vivimos esa impresión de que había demasiada velocidade.

Eu creo que nestas cuestións deberíamos ser extremadamente cautos e non celebrar nunca as cifras, porque ao final son mortes e as estatísticas, as porcentaxes pódennos levar a unha certa ilusión de que estamos moi ben, pero que non estamos tan ben porque na media europea hai un factor aí de corrección que hai que ter en conta. Eu acabo de ver agora o cadro, pero se vemos os datos de Polonia, Bulgaria, Romanía ou Hungría están en cifras que estabamos aquí nos anos oitenta do século pasado. Entón, corrixe moito a media e fai ao mellor que a nosa posicións sexa, nos termos relativos, mellor, e nós debemos mirar no espello dos que están moito mellor ca nós. E estaba vendo os datos de Suecia, por exemplo, que creo que anda nos 20 e pouco por millón. Entón, estas cousas hai que telas en conta.

E despois tamén nos preocupa unha especie de efecto maquillaxe que hai nas cifras. Porque claro, as cifras da DXT son cifras, pero non son todas as cifras das mortes que se dan nas vías públicas e nas estradas, porque son cifras de mortes... aí non están as vías urbanas, están só as mortes a 24 horas despois de producirse o accidente. Aquí temos a veces... non sempre saen e non sempre son tan accesibles, pero deberíase facer máis insistencia nos datos, por exemplo, do Imelga, que recolle as mortes a 30 e tamén nas vías urbanas. E por darlle unha comparativa —digo tamén para as estatísticas e para as medias—, datos da DXT de 2018, 104 vítimas mortais; datos totais do Imelga 144. Son 44 vítimas máis de accidentes de tráfico, onde hai moitos que están en cidades. Onde como saben vostedes hai unha evolución moi preocupante nos últimos anos en canto a vítimas mortais en ambientes urbanos, que teñen que ver con algún dos factores que sinalou vostede.

E tamén coa falta de decisión en moitos gobernos para tomar medidas valentes como, efectivamente, se tomaron en Pontevedra. E traballo custou. Eu formei durante moitos anos parte do Goberno municipal de Pontevedra e foi unha batalla tremenda. Pero agora levamos 10 anos sen ningunha vítima mortal no ámbito urbano. Pero a base de tomar

medidas que a veces eran contestadas, por exemplo, os calmados de tráfico, porque unha cousa é que establezamos unha velocidade de 30, que realmente é unha cidade de 30, 20 e 10 porque hai esa escala, ¿non? E hai zonas que son practicamente... digamos, que unha parte importante é de predominancia peonil, alí os coches teñen que pedir permiso para entrar. Pero chegar aí foi moi duro. Entón, a veces hai que tomar medidas físicas tamén de redución da velocidade, que non sempre son comprendidas, pero que son salvavidas, salvavidas. E a veces hai críticas de que se os coches se estropean por... Pero eu prefiro que vaia sempre un coche ao taller e non que vaia alí unha ambulancia ou un coche fúnebre a buscar unha persoa accidentada ou atropelada. E sabemos que nas cidades está habendo moitos atropelos.

Despois, non sei se ten estas publicacións, pero teño aquí, por se lle interesa a vostede persoalmente ou ao seu departamento, unha publicación da Deputación de Pontevedra, que ten tamén unha práctica moi importante e agora están cun proxecto de moito interese que é a facultade Ágora, para a formación de cadros técnicos e políticos da provincia neste tipo de boas prácticas, espazos públicos e mobilidade amable. E do concello de Pontevedra, Primeiro a cidade, a mobilidade en Pontevedra 1999-2019, unha obra de Fernando Nebot que é un dos grandes expertos tamén nestas cuestións, de mobilidade, espazo público, seguridade viaria. E nós levamos aquí... creo que daremos tamén a batalla nesta comisión e na proposta, para que desde a Xunta se traballe conxuntamente cos concellos que están facendo as cousas mellor, para estender este tipo de boas prácticas e modelos en toda Galiza. E, afortunadamente, estase avanzando. Eu sei que en Coruña hai unha vontade tamén de traballar nesta dirección e en moitas vilas tamén están facendo isto.

Quixera facer unha... insistir tamén en algo que dixo vostede, dentro desa evolución negativa dos atropelos de peóns. Claro, porque aquí hai moitas vítimas que non van en ningún vehículo, non van en vehículos. Vehículos de motor refírome. Son peóns, son ciclistas, son motoristas... Ben, peóns e ciclistas fundamentalmente, non van conducindo un vehículo de motor.

O tema das travesías preocúpanos tamén, porque os datos aí tamén son moi preocupantes. Efectivamente, baixaron os atropelos en xeral pero aumentaron ou están nunhas cifras que non son asumibles en travesías urbanas. E aí hai que tomar medidas moitas veces tamén, como dixen antes, de calmado de tráfico, se fai falta, con medidas físicas. Porque é o único que está demostrado que funciona. Porque senón os pasos de peóns, incluso con semáforos, poden ser... porque crean unha sensación falsa de seguridade que pode dar lugar a atropelos.

Ben, gustaríame tamén comentar algunha cuestión a maiores...

O señor presidente da Comisión (Carballo Páez): Vaia rematando.

O señor Bará Torres (BNG): Si, remato brevemente.

Unha cuestión só... Non sei se vostedes a respecto das taxas de consumo de alcohol, hai países que apostaron pola taxa cero. Non sei se este tema está falado no seu ámbito e teñen algunha posición ao respecto.

Tamén sobre as campañas, a veces a redundancia que se dá nas campañas. Non sei que lle parece tamén o termo que desde Stop accidentes se propón que se fale de violencia viaria para chamarlle dunha maneira máis contundente ao comportamento que teñen determinadas persoas condutoras, que teñen unha condución excesivamente agresiva e que provocan unha gran parte dos accidentes. Referiuse vostede a iso.

Tamén me parece moi oportuna a reflexión que fixo sobre a sinistralidade laboral in itinere, asociada a tipos de contratos moi precarios, a certas formas de explotación, polo menos espremer ás persoas que traballan neste tipo de actividades. Tamén estamos de acordo na reflexión que fixo, aínda que non na solución a respecto dos camiños xacobeos. Pensamos que aquí hai que facer moito traballo de investimento en obras, e facemos unha referencia tamén a que hai certo desleixo nos últimos tempos a respecto dos investimentos no mantemento e na conservación das vías públicas e, concretamente, nas do Estado.

Eu coñezo o caso, e xa o trouxemos aquí a debate, do Camiño Portugués, onde hai unha interferencia constante entre o camiño e a Nacional 550, e hai zonas realmente extraordinariamente perigosas. E aí hai que tomar medidas que non son só de información e demais.

E, por último, está a cuestión das competencias, desde logo nós defendemos que canto máis cerca mellor para as competencias, e no caso do tráfico pensamos que mellor que se xestionen desde Galiza.

E nada máis, agradecerlle as súas achegas, as súas informacións e veremos con detalle toda a documentación que nos fixo chegar para ter os datos máis no concreto, en fin, que compartimos en xeral as súas propostas e creo que serán beneficiosas e útiles para o traballo desta comisión.

Grazas.

O señor presidente da Comisión (Carballo Páez): Moitas grazas, señoría.

Polo Grupo Popular ten a palabra tamén o señor José Luis Ferro.

O señor Ferro Iglesias (P): Moitas grazas, señor presidente.

Señorías.

Moitas grazas á persoa que hoxe nos vén a explicar o traballo do seu departamento, a coordinadora de tráfico de Galicia. O obxectivo, como xa lle explicaron os meus compañeiros dos outros grupos, desta comisión é crear un ditame, recoller conclusións

que vostedes van aportando para crear ese documento, para perfilar un novo plan de seguridade vial en Galicia para 4 anos máis.

Vostede aportou informacións moi importantes, desde o noso punto de vista, e claro, xa os meus compañeiros lle abordaron algunhas cuestións que eu tiña en mente e outras que vostede abordou na súa intervención, entón só me vou cinguir, vou ser breve e voume cinguir solo ao aspecto, ben, cando vostede nos explicou un pouco a historia da sinistralidade, da evolución do tráfico, da evolución normativa dende o ano 1960 ata a actualidade. E quédome sobre todo co futuro, coas estratexias de mellora, co camiño que xa teñen andado de campañas importantes de gran calado na poboación e de gran éxito.

Loxicamente, xa o comentaba algún compañeiro, mentres existan datos de falecidos non podemos facer ningún brindado, pero si que é certamente importante o camiño que se ten andado. E tamén é importante o camiño que xa teñen un pouco perfilado de futuro.

E eu quedaríame, vostede recordou os elementos que interveñen na circulación, tanto a vía, o estado da vía, que moitas veces non é o máis idóneo, o máis adecuado, os vehículos que tamén teñen unha certa antigüidade moitas veces ou simplemente están cun mal mantemento dos elementos importantes da circulación, pero sobre todo o condutor. Porque o condutor certamente é o responsable, somos os responsables de máis do 90 % dos accidentes de tráfico. Iso indica que temos que incidir directamente no condutor, hai que incidir en todo, isto é algo global, pero o condutor certamente é o protagonista nefasto desta historia. E por iso me quedo cos cursos de condución segura, coas campañas de visibilidade, coas campañas, esta fin de semana había nos paneis da autovía e das autopistas o do cinturón de seguridade que aínda, como vostede recordaba, é totalmente paradóxico que haxa mortes, persoas que non levaban o cinturón de seguridade. É inaudito. O do casco, recordábao vostede. Eu creo que é porque é máis visible, por desgraza o cinturón é moito máis camuflable para os axentes da Garda Civil.

E sobre todo tamén falaba dos condutores reincidentes. Teñen vostedes un equipo de investigación de delincuencia vial, porque é delincuencia vial eses condutores reincidentes que, grazas a Deus, representan moi pouca porcentaxe, ao mellor o 1,5 %, o 2 % de condutores, pero que realmente existe. E quédome con que o camiño non é só a sanción, porque moita desa xente loxicamente si que seguramente está enferma e ten outras eivas persoais que os levan a facer iso, pero que loxicamente están atentando nas vías públicas contra os que circulan cumprindo a normativa e o que marca tráfico.

Todo isto relacionado co factor humano, que é no que eu quería incidir na tarde de hoxe. Desde o seu punto de vista, vostedes que fan continuas campañas de educación e informativas aos escolares, ¿que opinión lle ofrece que a educación vial fora algo integrador na sociedade? É dicir, non só na educación regrada, é dicir, na primaria e secundaria, bacharelato, incluso na universidade.

Eu que coñezo un pouco o ámbito da autoescola, é dicir, que a veces chegan os alumnos con 18 anos alí, con présa para sacar o carné de conducir, esfórzase esa xente, eses

profesores, esfórzanse para transmitirlle non só información para aprobar o exame como pensan algúns, senón unha pequena concienciación ou sensibilización de cara ao seu futuro desenvolvemento como condutores, que non vaian infrinxindo a normativa ou escapando da Garda Civil para poder infrinxila.

Non é un momento e unha situación onde ese profesor de formación vial teña tempo de transmitir esa educación, que creo que debería estar non só na educación regrada como digo, senón máis alá, incluso na educación dos adultos e incluso cando nos toque renovar o carné de conducir, non cingirse a pasar un simple psicotécnico que coñecemos ao do psicotécnico e case nin os mira. Despois os anos veñen vindo, a vista vai a peor pero ben, xa o pasaches o ano pasado e xa non che miro a vista.

É dicir, que debiamos... Non sei que lle parece a vostede, é unha opinión, pídlle máis técnica tamén, por suposto, e persoal, de que debiamos incidir máis niso, na educación integral do condutor ao longo de toda a súa vida como condutor, non só cando saca o carné e despois cada 10 anos ou despois cada 5, segundo vaian pasando os anos, vaia renovar sen ningún control claro. É dicir, que houbera unha educación ao longo de toda a vida, onde as renovacións fosen concursos de formación, incluso con clases prácticas obrigatorias, a circulación cambia constantemente. Os que sacaron o carné, eu fai 25 anos que saquei o carné, teño 51, saqueino con 20 anos, 30 anos xa, 29; 29 anos. E loxicamente cando eu saquei o carné de conducir, na cidade onde saquei o carné de conducir, en Ourense, a circulación non había nin glorietas, nin glorietas partidas, cambiou constantemente. Esa xente dos nosos pobos do rural cando van a Ourense...

O señor presidente da Comisión (Carballo Páez): Vaia rematando, señor Ferro.

O señor Ferro Iglesias (P): ...non teñen a facilidade de condución porque ninguén os obrigou a adaptarse formativamente a iso.

Non sei, entón, a miña incidencia sería un pouco niso, no aspecto, no factor humano, que creo que supera o 90 % dos accidentes de tráfico. Despois están as carreteras que temos que mellorar, están os vehículos que temos que mellorar, etc., a sinalización, pero eu quero hoxe quedarme un pouco co factor humano.

Moitas grazas.

O señor presidente da Comisión (Carballo Páez): Moitas grazas, señoría.

Agora turno de peche para a señora Gómez Dobarro por tamén 15 minutos.

A señora coordinadora de tráfico en Galicia (dona María Victoria Gómez Dobarro): Voy respondiendo en general, no sé cómo va esto, a los comentarios que han ido haciendo. *(Pronúncianse palabras que non se perciben.)*

Cosas que me fui anotando. Me preguntaban —creo— específicamente por el Plan de seguridad vial de Galicia, el que acaba de rematar, el de 2020.

Para la DGT que haya comunidades autónomas que hagan un plan de seguridad vial es todo un éxito y no todas las comunidades lo hacen. Que conste que el de Galicia ya era el segundo y se incorporó incluso en nuestra web como un hito de una comunidad autónoma.

Yo creo que ha funcionado positivamente, sin perjuicio de que hay cosas mejorables, como en todo. Pero que es un... creo que Galicia se implica mucho en seguridad vial, mucho más que en cualquier comunidad autónoma, por otros compañeros que veo, que se han hecho cosas. ¿Qué ocurre? Que hay competencias muy... En el ámbito autonómico está la competencia de educación, de trabajo, de infraestructuras y todas ellas tienen que converger en seguridad vial.

Nosotros trabajamos, por ejemplo, con la Consellería de Educación a través del Plan Proxecta metiendo también cuestiones de seguridad vial. A través da Consellería de Traballo en otras cuestiones. Del rural, con accidentes con animales que, por cierto, no lo comenté, pero probablemente la Guardia Civil lo comente, por el grave problema que supone.

O sea, que es una actividad interdisciplinar y yo creo que ha funcionado positivamente.

Creo también que las policías locales y creo que es el foro para decirlo, necesitarían más medios. Nosotros tenemos firmados muchísimos convenios con policías locales en aquellos concellos más grandes, para cesión de equipos de control de velocidad, de quilómetros, los cedemos periódicamente a las distintas policías locales, pero no estaría de más que tuvieran sus medios propios. Eso no quiere decir que no queramos ceder, ¡eh!, que sí. Pero que entiendo que necesitan un refuerzo y un apoyo.

Se está promocionando —decían— el uso de la bicicleta en medios alternativos. Para mí es de diez, hay que dar oportunidad a otros medios alternativos de transporte, pero muchas personas que son usuarias de bicicleta no tienen permiso de conducir, luego no conocen las normas, luego no saben en determinados momentos a quien deben ceder el paso. En las ciudades está pasando muchas veces. Yo creo que habría que hacer cursos de formación, no que vayan vinculados a un examen, pero sí de formación de uso de la bicicleta. Sobre todo, aquellas personas que no tienen permiso de conducir. Esto por cosas que me he quedado de su grupo.

El tema de datos. Nosotros en la DGT generalmente funcionamos con los de 24 horas porque son los más recientes, los tenemos de una manera instantánea, y son los que en el año vencido nos permite comparar con los de 24 horas del año pasado.

Aproximadamente en el mes de marzo o abril es cuando salen los datos consolidados. Datos consolidados es que recogen los fallecidos a 24 horas y aquellos que fallecen dentro

de los 30 días siguientes al accidente, que es como los mide Europa. Y los tenemos, lo que pasa es que no salen al mismo ritmo.

(Pronúncianse palabras que non se perciben.)

Y vías urbanas los tenemos, que dije yo, es una ficha que desde luego... Bueno, se la voy dejar aquí para que hagan copia. También los tenemos, porque las policías locales están obligadas también a gravar en el registro de accidentes de tráfico, por lo menos los accidentes mortales y eso lo hacen. ¿Vale?

Mis disculpas por no haberlo incluido, pero sí, que los tenemos.

¿El Imelga tiene más datos de fallecidos? Efectivamente, nosotros hablamos con ellos, pero ellos, por ejemplo, muchas veces recogen eso que les decía de los tractores que se producen en la finca. Ellos lo recogen como accidente de tráfico porque interviene un vehículo. Para nosotros si no es en la vía, no es un accidente de tráfico. Y de esos tenía muchos. Y algún otro dato, no sé, creo recordar porque también nos intercambiamos información. Para nosotros es de vital importancia que nos iluminen de que consumos tenían los conductores o los peatones de alcohol y drogas. Y, afortunadamente, la relación es buena y tenemos que seguir intercambiando información, pero sí que los tenemos.

Decía que la Xunta tiene intención de apoyar a los concellos en su despliegue de políticas de seguridad vial. Para nosotros es... o por lo menos que se abra ese camino, para nosotros es desde luego un apoyo fundamental que tendrían que tener.

Y que las medidas físicas, comparto totalmente con usted la medida. A nosotros nos reniega que nos pidieran radares para una zona de 50. Ya ni siquiera alguna se puso en carretera, pero no... Creemos que controlar la velocidad a 50 no es... ¿Por que valla a 55 está violando la seguridad vial? Pues ahí hay otro tipo de medidas que se consigue el mismo fin de una manera seguro que más barata y más efectiva. Totalmente de acuerdo.

Y sí que le digo que en Pontevedra los lombos a veces eran un poco más elevados de lo que establecía la norma. Pero bueno, sé que los corrigieron.

La tasa cero también la DGT lo planteó y se estudió, sobre todo pensando no sé si... No sé en qué estadio está, pero sobre todo pensando en conductores noveles, en conductores de motocicleta. Ese es un tema que suscita siempre debate, pero sí, que está en el pensamiento. Y yo si comparto personalmente la idea de violencia viaria. Para mi es imperdonable que una persona porque haya consumido alcohol o drogas mate a otra en la carretera. Para mi es imperdonable. Lo digo aquí como opinión personal, eso sí que es violencia. Y muchos muertos en carretera lo son de una manera violenta, se les ha matado directamente. No ha sido un accidente, usamos la palabra porque es una reminiscencia del pasado. Pero en muchas ocasiones cuando hay estos comportamientos o una velocidad excesiva, eso ya no es un despiste, para mi es auténtica violencia. Hablo como una opinión personal, la comparto.

Y, finalmente, el factor humano desde luego es la esencia. Sí que es más del 90 % de participación en los accidentes de tráfico. DGT sí que tiene un programa desde hace años que habla de la educación vial a lo largo de la vida. Porque no es lo mismo lo que se necesita de formación en educación un niño, que un adolescente, que un joven, que un adulto o que un mayor. Las necesidades de tráfico en cada momento son muy distintas, y hay que trabajar valores distintos en cada una de estas etapas. Y, de hecho, hay planes de formación diferentes.

Pero también es verdad que en los últimos tiempos se está hablando del sistema seguro, que sí, el ser humano tiene la... es el que mayor peso, pero las carreteras hay que hacerlas mejor. Hay que hacer carreteras que perdonen, que en caso de un accidente o un despista, que la carretera me retorne un mejor resultado que en otros casos. O sea, hay que implicarse. No hay que decir, bueno, como el que funciona es el ser humano, que se las arregle, hay que poner un poquito de todos los lados.

Y yo, por mi parte, nada más.

Gracias por su interés, por su trabajo y ojalá que entre todos podamos mejorar estos datos, que coincido que los 70 fallecidos no fue ni mucho, menos ninguno de ellos; nunca es menos que antes, porque, efectivamente, los que han fallecido ahí están. Se suman, son menos cifras a sumar, pero ahí se han quedado.

O señor presidente da Comisión (Carballo Páez): Moitas grazas, señora Gómez Dobarro.

Aquí remata a comisión agradecéndolle especialmente a vostede a súa intervención, así como aos distintos portavoces o seu ton e o terse axustado máis ou menos ao tempo. Agradecemos tamén aos servizos da Cámara o seu traballo e infórmolles aos membros da comisión que tiñamos prevista a realización da seguinte comisión o día 30, pero a día de hoxe aínda non confirmaron a asistencia nin o director xeral de Tráfico, nin o responsable da Garda Civil. Estamos en prazo aínda, se comparece algún deles xa os manteremos informados e pola miña parte nada máis.

Boa tarde a todos e ata a próxima.

Levántase a sesión ás 17.35 horas.