



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 225

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. TEÓFILO DE LUIS RODRÍGUEZ

Sesión núm. 6

celebrada el miércoles 10 de mayo de 2017

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor director general de Tráfico (Serrano López), para:

- Explicar el cambio de tendencia producido en 2016 respecto a la siniestralidad en carreteras y las medidas que su mandato plantea cambiar respecto a las de las anteriores direcciones. A petición del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 212/000154) 2
- Explicar las líneas generales de la política de su departamento. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/000311) 2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 2

Se abre la sesión a las dieciséis y cuarenta minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías. Se abre la sesión.

Hemos tenido que retrasar un poco el inicio el de la Comisión porque faltaban algunos de los portavoces de los grupos parlamentarios. Ya hay representación plural de los grupos que integran la Comisión y, por tanto, iniciamos el trámite para la comparecencia del director general de Tráfico. En primer lugar, intervendrá el director general, en representación del Gobierno, por tiempo ilimitado. Posteriormente, lo harán por orden de presentación de petición de comparecencia, el portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, y a continuación intervendrán el resto de los portavoces de los grupos, de mayor a menor, cerrando el Grupo Popular, por un tiempo máximo de diez minutos cada uno, y contestará a todos los grupos el director general. Después habrá una réplica de los portavoces por tiempo de tres minutos cada uno y cerrará el debate el director general. Así pues, tiene la palabra el señor Serrano.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Serrano López): Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, señoras y señores diputados. Como en la comparecencia que recientemente celebramos en la Comisión de Interior, donde tuve la oportunidad de estar con algunas de sus señorías para hablar del presupuesto, vuelve a ser para mí un honor comparecer en el Congreso de los Diputados, esta vez para dar cuenta de las principales líneas de actuación de la Dirección General de Tráfico para los próximos años, en esta legislatura, y para todo aquello que ustedes estimen conveniente. No sé si conocen mi poca afición al fútbol —no soy aficionado al fútbol—, y, por lo tanto, sobre eso que ha dicho el presidente de que tengo tiempo ilimitado no se preocupen, porque soy consciente de lo que hay después; intentaré hablar lo justo y necesario, y, en cualquier caso, lo que ustedes estimen oportuno.

Si les parece bien, primero les voy a hacer una radiografía de lo que es la Dirección General de Tráfico, quiénes somos y qué hacemos, y posteriormente les daré cuenta de los proyectos de futuro, los retos, los objetivos y todo lo que concierne a la futura estrategia de esta dirección general en cuanto a seguridad vial y movilidad se refiere.

Como saben ustedes, la Dirección General de Tráfico se creó en 1959 y pronto vamos a cumplir nuestros primeros sesenta años de historia. Es un organismo autónomo, con personalidad jurídica propia, presupuesto propio y tesorería propia. En cuanto a su organización, se divide en unos servicios centrales, que están aquí, en Madrid, compuestos por una Secretaría General, que sustituye al director general en caso de ausencia y de la que depende una Dirección Adjunta de Recursos Humanos y otra de Administración Económica, y tres subdirecciones generales: Subdirección General de Gestión de la Movilidad, Subdirección General de Análisis y Vigilancia Estadística y Subdirección General de Políticas Viales. A su vez, tiene una organización periférica, con cincuenta jefaturas provinciales, dos jefaturas locales, en Ceuta y Melilla, y dieciséis oficinas locales, en aquellas ciudades que por su entidad, tamaño o conveniencia con respecto a la capital de provincia creímos necesario que hubiese una; la última se inauguró en la ciudad de Elche hace dos meses aproximadamente. La Dirección General de Tráfico cuenta con 3803 funcionarios y personal laboral, que en su mayoría, cerca de 3400, desempeñan su labor en las jefaturas provinciales; el resto, en los servicios centrales.

¿Qué se hace en la Jefatura de Tráfico de la Dirección General de Tráfico? Es el corazón de la DGT, la infantería, por decirlo de alguna manera. Pues, señorías, a 31 de diciembre del año 2016 en España había matriculados 32,1 millones de vehículos, de los que el 71% eran automóviles, el 15% camiones, el 10% motos y el 0,20% autobuses. Se incrementó el parque de vehículos en 716 000 coches, es decir, se matricularon 1 600 000 vehículos y se produjeron 880 bajas de vehículos. A finales de 2016 había en España 26,5 millones de conductores, de los que el 42% eran mujeres y 715 000 nuevos conductores. En cuanto a la presencia de ciudadanos en nuestras jefaturas, el pasado año se atendió a 2 100 000 personas. Estas jefaturas tienen una carta de servicios al ciudadano que en 2016 fue cumplida en el 96% de lo todo lo que ofrecía a la ciudadanía.

En cuanto a administración tecnológica, la Dirección General de Tráfico tiene 140 aplicaciones, mediante las que presta servicio no solo a los ciudadanos, sino también a profesionales, empresas y administraciones públicas, autonómicas y locales, etcétera. Tiene dos centros de procesos de datos y 496 servidores físicos y 171 virtuales. En 2016 se procesaron más de 1000 millones de transacciones. El tamaño de las bases de datos es de 25 *terabytes*, hubo 13 000 000 registros y el volumen de trámites y consultas ascendió a 500 millones. En 2016 el 70% de los trámites de la Dirección General de Tráfico se hicieron por vía telemática y el 30% en la Jefatura, de manera presencial.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 3

A través de la Unidad de Víctimas de Accidentes de Tráfico en las jefaturas también se atiende a los familiares y a las personas heridas leves o graves, y en 2016 fueron 40 880 personas.

En cuanto a educación vial, en todas las jefaturas provinciales de Tráfico hay una o dos coordinadores de educación vial, y, principalmente, se actúa en centros de infantil y primaria, ESO, FP, bachillerato y universidad, educación especial, centros de mayores y otros colectivos específicos. En 2016 se produjeron intervenciones en más de 7600 centros y se llegó a 463 000 personas, habiéndose empleado 56 000 horas en educación vial, entre las tareas que ejecutan las jefaturas provinciales de Tráfico.

En todas ellas hay también investigadores de las vías, funcionarios que, básicamente, hacen dos cosas: por una parte, informes sobre accidentes y detección de puntos negros, que después se trasladan a los titulares de las vías, y, concretamente, en el año 2016 se hicieron 10 000 informes, de los que posteriormente se dio traslado a los titulares de las vías, bien fuera el Ministerio de Fomento, comunidades autónomas o diputaciones forales o provinciales; y, por otra parte, informes sobre pruebas deportivas y festivas o lúdicas, y el año pasado se hicieron cerca de 20 000 informes de pruebas deportivas.

En cuanto a las relaciones institucionales que se mantienen desde las jefaturas provinciales de Tráfico, habitualmente son de dos tipos: con los ayuntamientos de la provincia, mediante convenios que se firman con estos para cederles material, bien sean furgonetas, etilómetros o equipos cinemómetros, y relaciones y convenios con empresas en materia de seguridad vial laboral.

Tenemos ocho centros de gestión del tráfico, que cubren toda España menos Cataluña y País Vasco —ya saben ustedes que tienen transferidas las competencias en materia de seguridad vial—, y en ellos se diseñan y ejecutan más de 1390 medidas especiales sobre ordenación del tráfico en 34 provincias. Concretamente, el año pasado se ejecutaron 1900 kilómetros en ordenación de carriles de alta eficacia, lo que supuso, entre otras cosas, un ahorro de más de 500 millones a los propios titulares de las vías, al optimizarlas y atender esos tráficos extraordinarios, fundamentalmente a través de la instalación de carriles adicionales. Desde estos ocho centros de gestión, localizados en Sevilla, Málaga, Madrid, A Coruña, Zaragoza, Valencia, Valladolid y Baleares, se controlan 1690 cámaras de televisión por todo el territorio, a excepción de Cataluña y País Vasco, 2032 estaciones de toma de datos, para conocer el flujo de vehículos que entran y salen de determinados puntos, y 2310 paneles de mensajes variables, desde los que el año pasado se emitieron 1 247 000 mensajes —son los pórticos que se ven sobre las carreteras—. En estos centros trabajan 804 personas y en ellos también se gestionan los radares fijos que hay en esos pórticos.

Y ya que estamos hablando de radares fijos, les diré que España tiene en estos momentos una ratio de 27 radares por cada millón de habitantes, mientras que la media europea se sitúa en 56 radares. Por tanto, España tiene 27 radares, mientras que Alemania tiene 45, Francia 62, Reino Unido 93, Irlanda 109, Suecia 135 y Bélgica 179. En cuanto a los radares por cada 1000 km², España tiene 2,5 radares, y la media de la Unión Europea es de 7,3 radares. Holanda tiene 38, Italia 57, Irlanda 72, Reino Unido 250 y Bélgica 662. Por tanto, podemos llegar a la conclusión de que somos un país con una media de radares bastante por debajo de la media de la Unión Europea y de la de muchos países miembros.

En cuanto a las patrullas de helicópteros, tenemos siete bases, repartidas también por toda la geografía excepto País Vasco y Cataluña, que cuentan con quince aparatos. Es la unidad aérea más veterana del Ministerio del Interior, se creó y está volando desde el año 1961, con más de 200 000 horas de vuelo acumuladas, y desarrolla un trabajo excepcional en materia de seguridad vial y de movilidad; un trabajo, por cierto, que se realiza siete días a la semana.

En cuanto a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, desde el año 1959 y hasta finales del año 2016 han fallecido 332 agentes en acto de servicio pertenecientes a esta unidad, que cuenta con 9000 efectivos, organizados en 15 sectores, correspondientes a las comunidades autónomas, excepto Cataluña y País Vasco, y 44 subsectores, coincidentes con las provincias, y 196 destacamentos repartidos por todo el país. En 2016 realizaron 8 649 000 actuaciones, llevaron a cabo 7,5 millones de horas de patrulla, atendieron 91 000 accidentes y 208 000 auxilios en carretera, recorrieron 84 millones de kilómetros en vehículos de cuatro ruedas y 24 millones de kilómetros en vehículos de dos ruedas, levantaron 100 000 atestados y formularon 2 100 000 denuncias. Para el año 2017 tiene una inversión prevista desde la Dirección General de Tráfico de unos 15 millones de euros, aproximadamente, repartidos en ocho millones para la compra de nuevos vehículos de cuatro y dos ruedas, 730 000 euros para cascos, 1 500 000 euros para informática, 700 000 euros para telecomunicaciones, 600 000 euros para equipos de detección de alcohol y drogas y 2 500 000 euros para arreglar diversas dependencias donde está radicada la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 4

En cuanto al presupuesto para 2017, voy a ser breve, porque ya tuve oportunidad de comparecer en la Comisión de Interior y explicarlo. No obstante, como hay diputados y diputadas que no pudieron asistir, voy a darles las magnitudes, y, después, si quieren preguntar al respecto, puedo ampliar lo que ustedes consideren oportuno.

El presupuesto de la Dirección General de Tráfico son 906 900 000 euros, es decir, 1,53% más que en 2016. Al programa 132.B, seguridad vial, corresponden 740 millones de euros, un presupuesto superior al de los años 2012, 2013, 2014 y 2015. En el capítulo de transferencias internas, figuran 166,9 millones de euros desde la Dirección General de Tráfico al Estado. El capítulo de inversiones está dotado con 123 millones de euros, y el de gastos corrientes y mantenimiento con 172 millones de euros. El gasto de personal asciende a 440 millones de euros, de los que el 72% se dedica a sufragar los gastos de personal de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y el 28% a los funcionarios de la Dirección General de Tráfico. Los ingresos son, evidentemente, los mismos que los gastos: 906,9 millones de euros, de los cuales está previsto que se ingresen 548 millones en concepto de tasas y 355 millones de euros en concepto de sanciones, y el 90% de estos 355 millones irá dedicado a la financiación de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. El crédito de no disponibilidad que el Ministerio de Hacienda marcó a la Dirección General de Tráfico ha sido de 18 millones de euros.

Si les parece, voy a dar también un repaso a las cifras sobre siniestralidad, que es una de las cuestiones más importantes que tenemos que ver. En 2017 ha habido 1160 fallecidos en términos de fallecidos a 24 horas y en vías interurbanas. Pero todavía no tenemos el número de fallecidos a 30 días en vías urbanas. Como tenemos que esperar a que los ayuntamientos terminen de mandarnos todos los datos, no podemos saber cuántos fallecidos a 30 días en vías urbanas hemos tenido. Por eso, el único que les puedo dar es el referido a las vías interurbanas y fallecidos a 24 horas. Y ha habido un incremento de 29 fallecidos, porque en el año 2016 fueron 1131. También me gustaría poner de manifiesto que en el año 1989 hubo 6000. Por darles un dato puntual —como todavía no ha terminado el día de hoy, me referiré a ayer—, el 9 de mayo de este año hubo 14 fallecidos menos que el día 9 de mayo de 2016, y, sin embargo, el 9 de mayo de 2016 tuvimos 29 fallecidos más que el 9 de mayo de 2015.

¿Cómo se comporta España en materia de fallecidos y accidentes? Por contextualizar quiénes somos con respecto a la seguridad vial, España se sitúa en cuarto lugar en términos de fallecidos por cada millón de habitantes en la Unión Europea, en concreto, 37 fallecidos, mientras que la media de la Unión Europea se sitúa en 52 fallecidos. En cuanto a motos —son datos de la Unión Europea—, España tiene una tasa de 7,3 fallecidos en moto por cada millón de habitantes, y la media de Europa son 9 fallecidos. España tiene una tasa de 7 peatones fallecidos por cada millón de habitantes, mientras que la media europea son 11 fallecidos. España tiene una media de 1,6 fallecidos en bicicleta por cada millón de habitantes, y Europa tiene una tasa de 4,2 fallecidos. En cuanto a los jóvenes entre 18 y 24 años, España tiene una tasa de 40 fallecidos por cada millón de habitantes —somos los segundos de Europa en menor tasa—, y la media europea son 87 fallecidos, más del doble. Estos son datos que proporciona la Comisión Europea y que tuvimos ocasión de conocer en la Conferencia sobre Seguridad Vial que recientemente se celebró en Malta.

El ministro de Interior compareció en esta Comisión de Seguridad Vial en el pasado mes de marzo, dando a conocer un paquete de quince medidas urgentes que presentamos para intentar controlar el repunte de fallecidos que hubo en el año 2016 con respecto al año 2015. Pues bien, la primera medida que se estableció fue la señalización de nuevas rutas ciclistas seguras, y ya se están recabando entre las distintas provincias, a través de reuniones de los diferentes actores, los tramos para su señalización. En este momento se está ejecutando una partida de 200 000 euros para señalizar tramos con presencia importante de ciclistas los fines de semana en 49 nuevas rutas, y en ellos también se reduce la velocidad. Por tanto, había 56 rutas señaladas y se van a invertir 200 000 euros en señalizar otras 49 rutas. Es una de las medidas urgentes que se han puesto en marcha.

En cuanto a las guías sonoras longitudinales centrales, en este momento se están ejecutando 340 000 para vías de comunidades autónomas como Madrid, Murcia y Valencia y se están elaborando los pliegos para las demás comunidades autónomas.

En cuanto a la racionalización de las zonas de adelantamiento, se está finalizando el plan de trabajo para aplicar a la red de carreteras convencionales una metodología que fue premiada por la Universidad Politécnica de Valencia. Se va a realizar un estudio sobre las prohibiciones de adelantar, para ver si están correctamente definidas, ver si hay que acortar o prolongar tramos, etcétera. Se está poniendo en marcha en estos momentos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 5

De los cruces inteligentes, se han ejecutado hasta ahora 400 000 euros y se han instalado ocho de los 40 que se van a poner de aquí a final de año.

En cuanto a los avisadores de velocidad, ya están en marcha todos ellos, y, por lo tanto, esta medida la podemos considerar cumplida.

En cuanto a la nueva metodología para la determinación y estudio de los puntos negros, ya está lista la instrucción para su entrada en vigor y en breve vamos a tener también este estudio sobre los puntos negros, que, como tuve ocasión de comentar en mi anterior comparecencia, se va a entregar a cada uno de los titulares de las vías, porque, como ustedes sabrán, la Dirección General de Tráfico no tiene competencia en materia de vías. Por tanto, cuando tengamos terminado el estudio, se dará a cada titular de la vía: al Ministerio de Fomento, comunidades autónomas y diputaciones, para que, en función de sus disponibilidades presupuestarias, puedan acometer las reformas que estimen oportunas.

La nueva instrucción de vigilancia para la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil ya está plenamente operativa y se está desarrollando con absoluta normalidad.

La implantación y gestión de cinemómetros está lista para su puesta en marcha aproximadamente en un mes. Tendremos ocasión de establecer nuevos criterios para la instalación de radares, que se pondrán en funcionamiento a lo largo del segundo semestre.

En cuanto a la puesta en funcionamiento de las cámaras de control del uso del cinturón, ya están operativas. Hay 225 cámaras que controlan desde los pódicos la utilización del cinturón de seguridad. Ya saben que durante dos meses se está enviando una carta a aquellos conductores que no hacen uso del cinturón de seguridad en la que se les informa de que han sido detectados sin usarlo, se les recuerda la obligación de hacerlo y, fundamentalmente, la conveniencia de que lo usen para salvar su vida y la de quienes van en su vehículo. A partir de esos dos meses de campaña para la concienciación, empezaremos a sancionar, como es nuestra obligación.

En cuanto a los avisadores de velocidad mostrando matrícula, ya está operativo el primero, en la A-49, y el segundo, en la S-30, y se está finalizando la redacción de los proyectos para instalar los demás en otros pódicos. La instalación de puntos de control de velocidad en tramos de especial peligrosidad, también se está produciendo en estos momentos y se espera que estén todos instalados en el segundo semestre. En el refuerzo de la señalización de los tramos Invierte se está invirtiendo 200 000 euros para reforzar la señalización de estos tramos. Se está finalizando la Guía de buenas prácticas en travesías y tramos urbanos de cara a los peatones, que es donde la Dirección General de Tráfico está detectando un incremento de accidentes y atropellos. Cuando se finalice, se les enviará a los ayuntamientos para que tengan una guía básica que puedan aplicar en sus municipios.

Respecto a las medidas de comunicación sobre distracciones ya se ejecutó la campaña que hicimos con el grupo Tricycle, que tuvo un impacto tremendo en las redes sociales y básicamente informaba sobre el tema del uso del móvil, que como saben hoy en día es uno de los mayores factores de accidentalidad. Por otro lado, están las campañas de comunicación que hace la Dirección General de Tráfico en prensa escrita y digital, en radio y en televisión. Ya se han rodado los *spots*, y se está tramitando el expediente de contratación de espacios publicitarios en televisión y en radio. Se van a dedicar 11,5 millones de euros a esta campaña de publicidad, que se basará en los testimonios reales de las víctimas de accidentes de tráfico. Habrá un *spot* dedicado a las distracciones, otro *spot* dedicado al consumo de alcohol y drogas en moto o en vehículos y otro más dedicado al respeto al ciclista. Todos ellos estarán protagonizados por víctimas reales de accidentes de tráfico. Por tanto, pronto pondremos en marcha la campaña y, además, lo haremos con mucha antelación respecto al verano. Esto es lo que les puedo comentar, en cuanto a la ejecución de estas quince medidas urgentes que anunció el ministro. Por tanto, creo que a mediados del segundo semestre podremos tener finalizadas la mayoría de ellas. Hasta aquí les he querido señalar lo que hace la Dirección General de Tráfico, es decir, a qué nos dedicamos y qué se hace desde nuestra jefatura.

Ahora les mencionaré qué retos, qué planes, qué objetivos y qué proyectos estratégicos tenemos de cara a la presente legislatura. En primer lugar, me gustaría mencionar las reformas legislativas. Estamos en el templo del Poder Legislativo y, por tanto, es lo primero que les voy a comentar. Dentro del plan normativo para el año 2018, que hemos enviado al ministerio, hemos propuesto como reto que a finales del año 2018 podamos tener lista la reforma integral de la Ley de Seguridad Vial; una ley que tendrán que aprobar —espero— sus señorías durante el año 2018. Igualmente, también en el año 2018 tendremos listo para su aprobación el nuevo reglamento de vehículos. Queremos que la reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial sea profunda y ambiciosa, para que dé solución a la movilidad del siglo XXI. En este

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 6

sentido, les quiero anunciar el ítem, así como el camino de elaboración de esta ley. El día 23 de mayo celebraremos el pleno del Consejo Superior de Tráfico y allí daremos a conocer los grupos de trabajo que van a elaborar esta ley. Escucharemos a los diferentes sectores sociales, expertos, asociaciones de víctimas, a todo aquel que tenga que aportar algo en los numerosos aspectos que hay que modificar de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial. A partir de ahí, se pondrán en marcha los siguientes grupos de trabajo: motos, bicicleta, peatones, velocidad, alcohol, drogas, permiso por puntos, formación, etcétera. De esta forma, se intentará escuchar a todo el mundo y que cada uno aporte su opinión, su experiencia, o lo que considere oportuno. Esto en cuanto a las reformas legislativas. Después de 2018, una vez que tengamos aprobados tanto la ley como el primero de los reglamentos de vehículos, acometeremos la reforma, entre otras, del Reglamento de Circulación y el Reglamento de Conductores.

Como sabrán, se aprobó en el año 2010 la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. Dentro de las medidas que dijimos que íbamos a poner en marcha, vamos a hacer una revisión profunda de esa estrategia. Hay cuestiones de esta estrategia que no son reales y no hay que seguir insistiendo en ellas y otras que están superadas. Por tanto, creemos que ha llegado el momento no solamente de hacer una revisión para el periodo 2017-2020, que es el periodo en el que finaliza la presente estrategia, sino que lo más importante y fundamental es sentar las bases de la Estrategia de Seguridad Vial 2020-2030.

Nosotros creemos que el año 2017 es un buen año para empezar a pensar estratégicamente en la Estrategia de Seguridad Vial para el próximo decenio 2020-2030. En esa estrategia se establecerán diecinueve temas claves, donde se integrarán treinta y nueve objetivos estratégicos, con un total de ciento cincuenta y cuatro acciones. En cada acción vamos a saber quién es el responsable, qué coste tiene, qué eficacia, si hace falta una modificación de la normativa o no, etcétera. Por nombrarle solamente algunos —si después quieren, estaré encantado de profundizar más—, quiero referirme a los diecinueve aspectos claves que serán los siguientes: niños, jóvenes y noveles, mayores, peatones, ciclistas, motoristas, reincidentes, víctimas, carreteras convencionales, empresas y transporte profesional, alcohol y drogas, velocidad, modelo actitudinal, modelo de formación, modelo de movilidad, investigación y generación de conocimiento, sistema de información, comunicación, y coordinación y participación. A su vez, cada uno de estos diecinueve temas claves tienen una serie de objetivos estratégicos y cada uno de esos objetivos tiene una serie de acciones. Esto en cuanto a la revisión de la Estrategia de Seguridad Vial.

En mi anterior comparecencia les dije que la seguridad vial es una responsabilidad —creo que estaremos todos de acuerdo— compartida. También me gustaría que conocieran qué hemos hecho y sobre todo qué vamos a hacer con este tema de la responsabilidad compartida. Me refiero fundamentalmente a las relaciones institucionales. En este sentido, ya hemos tenido varias reuniones con la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas, donde vamos a establecer una serie de mecanismos de actuación conjunta de intercambio de información, entre la Dirección General de Tráfico, donde es evidente el problema que tenemos entre droga y conducción, y la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional de Drogas. También nos hemos reunido y ya estamos trabajando en dos comisiones bilaterales con la Federación Española de Municipios y Provincias, con el compromiso de elaborar un nuevo convenio bilateral y elaborar también una ordenanza tipo, porque hay muchos municipios que no tienen la capacidad de hacer una ordenanza de bicicletas. Nosotros les vamos a ayudar haciendo una ordenanza tipo de bicicleta para que puedan aplicarla en sus municipios, así como otra de peatones que es clave y fundamental, sobre todo para la detección de puntos negros dentro de los cascos urbanos para que los ayuntamientos puedan tomar medidas.

Asimismo, hemos tenido reuniones con el Ministerio de Fomento, que es titular de 26 000 kilómetros de los 170 000 kilómetros que tiene España, y hemos llegado a compromisos para la identificación de puntos negros y para el impulso de la reforma de las vías tan necesarias para la seguridad vial. Del total de los 170 000 kilómetros, como sabrán, solamente 26 000 kilómetros son del Ministerio de Fomento. Con el resto de titulares de la inmensa mayoría de las vías de España, también hemos tenido reuniones. Yo tuve la oportunidad de reunirme con la totalidad de los directores generales de Carreteras de todas las comunidades autónomas y diputaciones forales y les expresé lo mismo que le dije al Director General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Por tanto, ese aspecto también nos preocupa mucho. Como comprenderán, tenemos convenios y relaciones con multitud de asociaciones profesionales y empresariales del sector, como autoescuelas y fabricantes de vehículos o de componentes, así como con otras relacionadas con todo lo que rodea al mundo del tráfico y del vehículo.

Con el Ministerio de Economía estamos a punto de firmar un convenio para el tema de investigación en compra pública innovadora, dotado con 10 millones de euros de los Fondos Feder para participar en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 7

programa de Seguridad Vial 2020, para investigar fundamentalmente en dos aspectos. En primer lugar, investigar sobre la posibilidad de tener un aparato que haga las pruebas de drogas *in situ* y no haya que mandarlas al laboratorio, con lo cual pasaremos de las setenta y tantas mil pruebas que se hacen anualmente a cerca de un millón; es decir, podremos multiplicar casi por once el nivel de pruebas de drogas, a ver si tenemos suerte y esta investigación llega a buen puerto porque será una buena noticia. La segunda línea de investigación va dirigida al mundo de la moto. Se trata de tener la posibilidad de homologar —y que funcione evidentemente— un casco desmontable; es decir, un casco que en caso de siniestro se le pueda quitar a la persona accidentada sin que corra riesgo su integridad física. Esperemos que también llegue a buen puerto, porque estos son dos aspectos —controlar las drogas en la conducción y salvar vidas a través de este casco desmontable— muy importantes. Aunque lo he dejado para lo último para mí y para la Dirección General de Tráfico es lo más importante. Hemos tenido multitud de reuniones también con todas las asociaciones de víctimas de tráfico en el seno de la Dirección General de Tráfico y tuve la oportunidad de reunirme con todas ellas para explicarles las líneas de ayuda, las líneas de actuación que tenemos en marcha desde la Dirección General de Tráfico.

Por otro lado, la educación vial es un tema clave para nosotros. La Dirección General de Tráfico lleva años actuando en educación vial. Tenemos un equipo extraordinario de pedagogos tanto en los servicios centrales de Madrid como en el Centro Superior de Educación Vial de Salamanca. Además, estamos elaborando en estos momentos un plan base de educación vial que se pondrá a disposición de todas las provincias, porque vamos a crear comisiones provinciales de educación vial. Ahora mismo hay mucha gente haciendo educación vial en las provincias, pero a nuestro entender —ellos también lo creen así— de manera poco eficaz y un tanto desordenada. Hay provincias donde hacen educación vial los propios coordinadores de educación vial, a los que antes me referí, pero también actúan los policías locales de los municipios, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, las asociaciones de víctimas, la Delegación de Educación de los ayuntamientos, de las comunidades autónomas. Estamos elaborando un plan para crear comisiones provinciales de educación, donde estén sentados todos aquellos que se dedican a la educación vial y de esa manera ser mucho más eficaces y dirigimos de una manera mucho más efectiva a la educación vial y, sobre todo bajo un principio fundamental que es la educación a lo largo de la vida.

Estamos estableciendo en este Plan de Educación Vial en qué sectores vamos a incidir y, sobre todo, a través de qué acciones. Como comprenderán, no es lo mismo impartir educación vial a los niños de infantil y primaria que a adolescentes, personas mayores o personas con discapacidad. Todos van a tener su atención y todos van a tener su contenido y sus materiales propios. Por tanto, los sectores en los que incidiremos serán infancia, adolescencia, jóvenes, adultos, mayores y discapacidad. Vamos a tener nuevas herramientas de difusión, de formación y nuevos materiales pedagógicos y también se va a intensificar la formación de formadores. He sido un poco telegráfico para que me dé tiempo a hablar de todos los temas, pero les puedo ampliar este asunto todo lo que quieran. Esto respecto a materia de educación vial para los próximos meses.

En cuanto a comunicación en redes sociales —tema que es muy importante en materia de seguridad vial— tenemos en Facebook 235 000 seguidores y hemos realizado más de 40 publicaciones que han tenido un alcance de más de 100 000 personas. Tenemos un alcance global en Facebook de 1,1 millones de personas. Por darle algún dato, el último video que dimos a conocer en redes sociales —no sé si lo habrán visto—, titulado *Tú eliges*, mostraba a través de una realidad virtual en 360 grados varios casos de accidentes con fallecidos y tuvo un total de 800 000 reproducciones en los primeros cinco días. Quiero decirles que en materia de viralidad, según el Observatorio Marcas en Redes Sociales, la Dirección General de Tráfico es la segunda marca en viralidad de España. Tan solo una empresa dedicada al mundo de la alimentación, que no voy a mencionar por motivos que comprenderán, nos supera. Todos los demás, marcas comerciales, administraciones públicas, etcétera, están por detrás de la Dirección General de Tráfico en viralidad. Por tanto, creo que es una buena noticia y me gustaría felicitar al Departamento de Redes Sociales de la Dirección General de Tráfico. En Twitter tenemos 142 000 seguidores, se ponen 450 tuits al mes, aunque los más reproducidos son los relacionados con las bicicletas y las motos. El tuit donde se colgó el video de Tricycle tuvo 32 millones de impresiones.

Asimismo, me gustaría referirme a la revista Tráfico y Seguridad Vial —he traído unos pocos ejemplares—. Ya que son miembros de la Comisión de Seguridad Vial, he de decirles que hay una revista que edita hace muchísimos años la Dirección General de Tráfico titulada Tráfico y Seguridad Vial. Es una publicación interesantísima y se la recomiendo. Les advierto que en el número de este mes —ha coincido así— hay una entrevista del director general, ya verán ustedes si se la leen o no; esa es otra cuestión. Se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 8

publican cinco números anuales, tiene una tirada de 130 000 ejemplares y durante el año se han publicado más de cien reportajes. Asimismo, tengo que decirles con orgullo que la Asociación Española de la Carretera la ha premiado como mejor revista de tráfico de este año. Por tanto, para mí es un orgullo ser director general de Tráfico y que la Dirección General de Tráfico publique esta revista. Por último, vamos a invertir 11,5 millones de euros en los nuevos spots de televisión, radio y prensa dirigidos a distracciones, alcohol y drogas y ciclistas.

En cuanto a la nueva movilidad quiero referirme a tres actuaciones muy importantes. En primer lugar, está la plataforma Dirección General de Tráfico 3.0, que se conoce como el vehículo conectado. Es un proyecto pionero en el mundo donde vamos a establecer la nube de tráfico, en el sentido de que llegará a esa plataforma toda la información que vayan mandando los conductores de lo que vaya ocurriendo en la vía; no solo información sobre atascos y presencia de algunos obstáculos, sino información de todo tipo, es decir, información personalizada que de manera anónima irán recibiendo los conductores a través de esa nube de tráfico. El presupuesto es de 4,5 millones de euros y va a ser un hito tanto a nivel nacional como a nivel internacional. En definitiva, de esta manera contaremos con un copiloto virtual que nos irá dando información instantánea y personalizada de todo lo que acontece a la vía, desde la información meteorológica hasta la presencia de obstáculo o la presencia de algún vehículo de emergencia que nos puede adelantar, o que nos vamos a encontrar algún vehículo parado en la calzada, etcétera. En segundo lugar, España está liderando ahora mismo el marco donde se puede hacer de manera fácil y factible las pruebas del vehículo autónomo y eso nos está distinguiendo de muchísimos países de Europa. Por tanto, estamos en la vanguardia de la investigación y podremos tener un marco estable para la realización de este tipo de pruebas. En tercer y último lugar, vamos a elaborar, como ya he anunciado en alguna ocasión, el Plan Estratégico del Vehículo que dará cuenta de los cambios y actuaciones necesarios para el vehículo del siglo XXI.

Respecto a la formación de conductores, que también es un asunto clave, el resumen de lo que queremos hacer en los próximos meses es intentar alcanzar la máxima calidad y la excelencia de los exámenes y va a ir centrado en tres cuestiones fundamentalmente. En primer lugar, tenemos la intención de llegar a una uniformidad a la hora del proceso de examen. Queremos conseguir que en todos los centros todos los exámenes sean los mismos. Por tanto, a los ciudadanos les dará exactamente igual examinarse en Huelva que en La Coruña, en Barcelona, en Bilbao, en Alicante o en Madrid. No sé si lo sabrán, pero no solo tenemos centros de exámenes en las jefaturas de Tráfico provinciales, y no solamente tenemos centros de exámenes —me refiero a los exámenes teóricos— en las oficinas locales de tráfico, sino que tenemos noventa y dos centros desplazados.

Los centros desplazados son municipios donde se realizan exámenes teóricos, donde se tienen que desplazar nuestros examinadores con los problemas de logística, que en su momento se establecieron para lograr paliar los problemas de movilidad, de distancia, de carreteras, etcétera. En cada provincia hay una serie de centros desplazados en algunos municipios y los examinadores de tráfico se desplazan allí a examinar. El único problema es que esos exámenes son en papel y por eso no tienen la misma calidad ni los mismos requisitos que los exámenes en red de ordenador que se hacen en las jefaturas de Tráfico. Por tanto, como los exámenes en papel están creando algunos problemas y como las vías y los coches no son los que eran hace cuarenta años, de manera progresiva vamos a ir eliminando los exámenes en papel y se van a ir haciendo los exámenes en toda España de la misma manera, que es en ordenador. Por tanto, ya no habrá el intento de picaresca de desplazarse a determinados sitios a examinarse porque allí se hace en papel o por otros motivos. Todo el mundo tendrá que realizar el mismo examen.

Mi equipo y yo tenemos la intención de dar un plazo hasta finales del año 2018, para que todo el mundo vaya a las jefaturas provinciales —tenemos cincuenta y dos— o a las oficinas locales —tenemos dieciséis—. Después queremos informatizar todo el proceso de cara a las autoescuelas porque hoy en día las autoescuelas van físicamente a las jefaturas con la solicitud de exámenes para que estos se lleven a cabo. De la misma forma que se hacen de manera informática las matriculaciones, estamos creando una aplicación para informatizar todo el proceso de solicitud de exámenes. Para ello, estamos terminando de preparar las aplicaciones que se pondrán en marcha de manera efectiva y será una importante mejora de cara a las propias autoescuelas, que desde su propio centro tramitarán todas las solicitudes de exámenes.

En segundo lugar, también es muy importante mejorar el número y la calidad de nuestros examinadores. El número de nuestros examinadores —lo saben de sobra— no es adecuado. Estamos haciendo todo lo que podemos para intentar paliar la falta del funcionario examinador, que es un problema que no solo existe en el funcionario examinador sino que existe en todas las administraciones públicas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 9

Nosotros, a través de determinadas acciones con examinadores itinerantes, estamos formando veinticuatro examinadores en estos momentos y empezarán a trabajar en el mes de julio. La Dirección General de Función pública está negociando para crear una escala de examinador y mejorar el complemento específico de los que ya son examinadores para hacer más atractivo ese puesto. Todo eso es lo que estamos intentando hacer para paliar el número de examinadores. Eso no quiere decir que no estemos insistiendo en mejorar la formación continua de nuestros actuales examinadores de tráfico.

Por último, de manera telegráfica, estamos poniendo en marcha un plan contra la memorización y el fraude en los exámenes. Ahora mismo los exámenes escritos se hacen en castellano, catalán, valenciano, euskera, gallego, inglés, francés y alemán. Vamos a revisar toda la base de datos de preguntas —son 19500 preguntas— que tenemos, para luchar contra la memorización y el fraude de los exámenes, sobre todo, con la instalación en todos los centros de exámenes de inhibidores de frecuencia. En este sentido, a fecha de mayo en todo el territorio nacional hay diez jefaturas provinciales u oficinas locales donde el plazo para examinar, desde que la autoescuela presenta la solicitud de examen hasta que se realiza el examen —el retraso—, se eleva a más de quince días.

Asimismo, quiero decirles que el plazo medio para examinar en Francia son de noventa días. Hay otras jefaturas que tienen los siguientes retrasos: Baleares, veintiocho días; Castellón, diecinueve días; Lleida, diecinueve días; Alcalá de Henares, dieciséis días; Toledo, veinticinco días; Talavera de la Reina, treinta y dos días; Valencia, treinta y tres días, y Alzira, treinta y un días. También les tengo que decir que esto no es tan fácil como parece y tiene su explicación. Hay jefaturas que, de acuerdo con las autoescuelas, tienen limitado el número de examinandos por profesor y hay autoescuelas que no lo tienen. Por tanto, en Ibiza o Baleares, no hay límites, es decir, cada autoescuela presenta los examinandos que les parece oportuno. Por tanto, esa jefatura no tiene capacidad de absorber esa demanda. Estamos trabajando para que esa jefatura llegue a acuerdos con las autoescuelas y podamos poner un poquito de racionalidad. Vuelvo a insistir: solo hay diez jefaturas en toda España que tienen un plazo superior a los quince días.

Aquí tengo la relación, por si les parece interesante, del número de aprobados que se produce en cada prueba de conducción. Hay muchísimas jefaturas donde el número de aprobados no supera el 50%. Por tanto, si se presentan a los exámenes personas que no están suficientemente formadas, esas personas que suspenden el examen después tienen que volver a examinarse y engrosan las listas de personas que se quieren examinar. Sin embargo, es nuestra obligación darle solución a todo esto, es nuestra obligación dialogar con las autoescuelas, es nuestra obligación pelear por que haya más y mejores examinadores y en ello estamos. Pero les quiero garantizar que el esfuerzo que hacemos en este aspecto es importante.

En cuanto al tema de las motos es un asunto que nos importa muchísimo, como al resto de ustedes. La mayoría de las quince medidas urgentes que se pusieron en marcha en el mes de marzo, en muchas de ellas las motos se ven afectadas positivamente, tal como les mencioné antes. Quiero recordarles que la Dirección General de Tráfico no arregla carreteras, porque todavía hay muchas personas que me escriben a la Dirección General de Tráfico pidiendo que arregle tal o cual carretera. Quiero que quede claro que la Dirección General de Tráfico no arregla carreteras, lo que hacemos es intentar colaborar con los titulares de las vías para decirles qué carreteras hay que arreglar, qué puntos negros tenemos, etcétera. Eso no quiere decir que no tengamos en cuenta y no nos preocupe el tema de las motos.

En el año 2016 entró en vigor una norma por la que todas las motocicletas superiores a 125 centímetros cúbicos tienen que tener ABS y, por tanto, redundará en la seguridad vial. España lidera el proyecto HeERO 2 para la instalación del sistema e-Call, que es un sistema de emergencia en caso de accidente, y no solo estamos liderando el proyecto de investigación para instalar los e-Call en las motos sino también en los cascos de los motociclistas, que es algo muy importante para salvar vidas. Tenemos un portal en la página web, que financia la Dirección General de Tráfico, denominada enmotomasseguro.com, donde intentamos fomentar de una manera importante cursos de conducción segura. Ya les he hablado de la investigación que vamos a hacer con el casco desmontable y, sobre todo, la participación de las asociaciones moteras en el grupo de trabajo 52.

Por último, gracias a la iniciativa que nos propuso el Grupo Ciudadanos en cuanto al Invive de motos, estamos elaborando a través del sistema GIS, sistema de información geográfica, un listado de tramos Invive de motos, en función de la peligrosidad, del asfalto, del radio de la curva, etcétera. Cuando tengamos ese Invive de motos terminado lo pondremos a disposición de los titulares de las vías para que ellos hagan lo que les parezca oportuno y, si puede ser, que lo solucionen. También tenemos planes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 10

especiales de tráfico específicos para pruebas de motocicletas muy importantes, como el que hemos tenido en el circuito de Jerez, en Cheste y en Alcañiz.

Respecto a las bicicletas, otro de los aspectos más vulnerables de la seguridad vial junto a los peatones y las motos, hemos empezado a elaborar el Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta. Era una aspiración de hace mucho tiempo. Hay muchos países como Alemania, Reino Unido, Holanda o Francia que tienen un plan estratégico de la bicicleta. Ya está convocado el grupo de trabajo, donde van a participar todos aquellos que forman parte de la mesa de la bicicleta, entre ellos, el Ministerio de Empleo, la Fiscalía de Seguridad Vial, el Ministerio de Sanidad, la Dirección General del Servicio catalán de Tráfico, la Comunidad Foral de Navarra, el Gobierno vasco, el Ayuntamiento de Madrid, el Ayuntamiento de Vitoria, el Ayuntamiento de Sevilla, la Red de Ciudades por la Bicicleta, el Ayuntamiento de Bilbao, el Ayuntamiento de Alcorcón, la Asociación de Ciclistas Profesionales, la Plataforma ConBici, el Foro Andando, la Real Federación Española de Ciclismo, la Fundación Mapfre, la Red de CicloJuristas, la Asociación A contramano, la Asociación de Marcas y Bicicletas de España, la Plataforma Empresarial de la Bicicleta y la Red de Ciudades que Caminan. Todos ellos participarán en los grupos de trabajo para llevar a cabo la elaboración, y en su caso, la aprobación del Plan Estratégico de la Bicicleta, donde las áreas principales de trabajo van a ser la normativa sobre movilidad, los diseños urbanos, las infraestructuras, el transporte, la movilidad obligatoria, el ámbito escolar familiar y social, cuestiones administrativas y de accidentalidad, el empleo y turismo, el cicloturismo, la salud, el ocio y el cambio cultural y la campaña de comunicación.

Por último, he de decirles que el martes, día 16, hemos convocado un comité urgente de seguridad vial, que es un órgano formado por la Dirección General de Tráfico y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, donde se analizarán determinados aspectos relacionados con la seguridad vial y los operativos de seguridad vial. En esa reunión del Comité de Seguridad Vial vamos a abordar la creciente problemática de los accidentes mortales del ciclista. Estamos viendo que es insoportable el número de ciclistas que cada fin de semana fallece en nuestras carreteras y no estamos dispuestos a que ninguna persona salga con el miedo constante en el cuerpo de que no pueda regresar vivo a su casa. Por tanto, vamos a establecer medidas de prevención y vigilancia, aún más en la bicicleta, y vamos a tomar medidas de carácter administrativo sobre los reincidentes en alcohol y drogas. Cuando celebremos ese Comité de Seguridad Vial, con los estudios que está elaborando la Dirección General de Tráfico y las aportaciones de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, les daremos cuenta de las medidas que vamos a tomar para intentar paliar esta sangría de ciclistas que estamos sufriendo en nuestras carreteras. ¿Esto va a evitar que haya más accidentes mortales de ciclistas en nuestras carreteras? Evidentemente, no, pero sí es nuestra intención hacer todo lo que esté en nuestra mano para evitarlo. Por tanto, va a ser una medida prioritaria. A la vez les recuerdo que la nueva campaña publicitaria de televisión y de radio va a incluir por primera vez un anuncio dedicado exclusivamente a la seguridad y el respeto a los ciclistas. Además, en materia de educación vial vamos a participar junto a la Asociación de Ciclistas Profesionales en una iniciativa que se llama la Vuelta Júnior. En cada etapa de la Vuelta Ciclista a España se instalará una carpa donde la Asociación de Ciclistas Profesionales de España se dedicará a fomentar el uso y la afición a la bicicleta entre los menores, y nosotros nos dedicaremos a enseñar educación vial a través de nuestros coordinadores de educación vial, por lo tanto, participaremos de manera activa en la campaña la Vuelta Júnior.

Todo esto que les he comentado, de manera un poco apresurada porque entiendo que el tiempo no es infinito, me gustaría resumirlo en tres objetivos o retos que tenemos en la Dirección General de Tráfico: en primer lugar, disminuir el número de accidentes de tráfico y las lesiones que se originan. En segundo lugar, garantizar una movilidad segura y sostenible. Y en tercer lugar, proveer a los ciudadanos cada vez de más servicios automatizados y de calidad en sus trámites relacionados con el vehículo. Esto es básicamente lo que les tenía que contar y, evidentemente, estoy a su entera disposición para comentar en el segundo turno todo aquello que ustedes me quieran hacer llegar.

Muchísimas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general.

A continuación, tal y como he explicado al inicio de la sesión, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, don Jorge Luis.

El señor **LUIS BAIL**: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero felicitarle por su exposición. Dejando de lado el corsé de la institución y con ánimo absolutamente constructivo le diré que de esta Comisión se podría llevar unas antenas, porque

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 11

muchas de las cosas que están pasando y las que van a pasar las veníamos avisando desde hace tiempo. Antes de nada quiero expresar mis condolencias a los familiares y amigos de los ciclistas, Edu y Luis, que el último fin de semana fueron víctimas de la violencia vial en nuestras carreteras.

A usted y al resto de los portavoces les diré que me voy a centrar sobre todo en el Consejo Superior de Tráfico, en la bicicleta y en los examinadores de Tráfico. Le vamos a hacer unas preguntas muy concretas y nos gustaría obtener unas respuestas también concretas. En lo que se refiere al Consejo Superior de Tráfico, en las comparecencias de presupuestos en la Comisión de Interior, usted se quejó de que no tenían suficiente presupuesto, igual que el resto de directores generales, secretarios de Estado, etcétera. Vemos que falta un mayor interés por parte del Gobierno y por eso hemos hecho una serie de propuestas relativas a la participación en el Consejo Superior. Hemos presentado enmiendas para motivar que la modificación legal que usted mismo ha propuesto sea un proceso participativo y con suficiente representación. Nos preocupa la configuración del Consejo Superior de Tráfico y las entidades representadas en el Pleno porque, según la información que nos ha llegado desde la Dirección General, hay mayor representación de los vehículos que, por ejemplo, de los peatones o de la bicicleta, solo están representadas las asociaciones profesionales de la bicicleta, pero no otros colectivos que usted ha citado en el grupo de trabajo. Queremos que nos explique un poco cuál va a ser el procedimiento a seguir por todos los afectados en caso de querer participar en dicho consejo y, desde luego, que haya más dinero para este fin.

En el ámbito de la bicicleta no sé si le han llegado las conclusiones de los distintos congresos y encuentros que se organizaron y celebraron en Zaragoza a los que le invité, a saber, Junta de la Red de Ciudades por la Bicicleta, la Asamblea de la coordinadora estatal ConBici y La Ciudad de las Bicis. En estas conclusiones se recogen algunas medidas que se pueden llevar a cabo. Le voy a leer algunas que en su día se elaboraron en la Mesa Española de la Bicicleta, fruto de las numerosas alegaciones que se hicieron a la reforma de la Ley sobre Tráfico de 2014 y de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor de 2015. Las demandas de los ciclistas no se tuvieron en cuenta y esto ha repercutido en su vulnerabilidad en carretera y en el amparo, quizás desmedido, a las aseguradoras, creemos que aquí está una de las claves. Vuelvo a recordar, aunque no creo que haga falta, las constantes reivindicaciones de estos colectivos y de personas particulares como doña Anna González, algunas de ellas relacionadas con el código.

Por otra parte, en su comparecencia en la Comisión de Interior le hicimos una pregunta —no tuvimos tiempo ni oportunidad de rebatir su contestación— acerca del complemento retributivo y la escala específica. Usted ha dicho que se está estudiando, pero los funcionarios públicos nos dicen que no ha habido una contestación desde la dirección general, y debería haberla. Le transmito tres preguntas que nos han hecho llegar los funcionarios. ¿Qué medidas se van a adoptar a corto plazo por parte de la Administración para retribuir este puesto convenientemente? Usted dijo que se iban a convocar oposiciones, unas oposiciones que no se han cubierto. Los funcionarios afirman que en 2015 la propia DGT envió al Cecir el acuerdo de subida del complemento específico de ese puesto, y veinte meses después no se conoce la posible respuesta, a pesar de haberse solicitado por parte de los interesados. Le pregunto si se ha recibido respuesta. La solución al déficit del personal examinador a medio plazo pasaría por crear la escala técnica de examinadores con oposiciones propias. ¿Se están dando los pasos necesarios en este sentido? Usted ha dicho que sí, pero no ha concretado cuáles son los pasos que se están dando. Y en cuanto al presupuesto de personal al que se ha referido al inicio de su intervención, le recuerdo que el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista le comentó que el incremento en la partida de personal cumplía a duras penas con el aumento del IPC. Entonces, si este complemento con el que se comprometieron y se envió al Cecir no tiene presupuesto, le pregunto si va a haber un cambio en las partidas presupuestarias o una ampliación de crédito. Los funcionarios no han recibido contestación a estas tres preguntas que son legítimas, y han decidido convocar una huelga para finales de junio y julio. ¿Cuál es su posición? Nosotros no estamos defendiendo los intereses de las autoescuelas específicamente, sino que las autoescuelas están apoyando las reivindicaciones legítimas del funcionariado. Creemos necesario que la DGT haga una valoración de la situación manteniendo un dialogo constante con ellos porque sería muy enriquecedor como sociedad. Estos son los tres puntos que podemos destacar hoy, pero manifestamos nuestro compromiso y total disponibilidad para poder tratar el resto de los temas.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 12

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Luis, por su intervención.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Bellido por tiempo de diez minutos.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Muchas gracias, señor presidente.

Bienvenido, señor Serrano, director general de Tráfico. Tuvimos la oportunidad de escucharle en la Comisión de Interior para hablar de los Presupuestos Generales del Estado en materia de seguridad vial, hoy para hablar de la política general del departamento y, también, para valorar el dramático incremento de muertes en accidentes de tráfico en el ejercicio pasado. Usted ha esbozado las líneas generales y la orientación de la política del Gobierno, cuál es el objetivo. Yo creo que también conviene recordar de dónde venimos para hacer una reflexión oportuna y orientar los objetivos políticos a los resultados deseados. Entre los años 1992 y 2003 el número de fallecimientos en carretera por siniestro se estabilizó, a pesar del incremento muy importante en desplazamientos y en el número de vehículos. Entre 2004 y 2012 se produjo una reducción muy importante, se trata de unos datos espectaculares y los primeros años de estos nueve también se produjo un incremento muy importante en el número de vehículos del parque móvil de nuestro país. Sin embargo, entre 2013 y 2015 hubo un estancamiento, y en 2016 por primera vez en década y media se incrementa el número de fallecidos en las carreteras, un 2,6% más que en 2015, como usted mismo ha dicho. Bien, si el objetivo entre los años 2010 y 2020 era reducir un 50% el número de fallecidos en las carreteras, después del periplo 2013-2015 y 2016 nos quedan cuatro años para reducir un 26%, cifra que es posible pero, desde luego, tendrán que cambiar cosas, porque si seguimos con la misma dinámica no parece que sea tan factible. Nosotros hemos reconocido que tanto el discurso del ministro como el suyo nos gustan porque sitúan como una prioridad política la seguridad vial, pero los hechos no son compatibles con las palabras y estamos preocupados en ese sentido porque, al año siguiente de este incremento en el número de fallecidos en nuestras carreteras, el Gobierno ha tomado la decisión de invertir 14 millones menos de los Presupuestos Generales del Estado en seguridad vial, menos inversión que el año anterior. Esto nos parece decepcionante y preocupante. Hemos dicho en alguna ocasión —a ustedes también les conviene que lo digamos— que recogieron una mala herencia de sus antecesores, de su mismo partido, la señora Seguí y el señor Fernández Díaz. Creo que no es ofensivo decir la verdad, los datos están ahí. Ustedes tienen que lidiar con esta situación: el año siguiente al incremento de accidentes mortales en carreteras hay 14 millones de euros menos; desaparición el Plan PIVE para modernizar el parque automovilístico que circula por nuestras carreteras, muy envejecido; continúa la desinversión en mantenimiento de las carreteras por parte del Ministerio de Fomento, que en la pasada legislatura tuvo de media una reducción del 27%. Y frente a esto es verdad que ustedes han anunciado una serie de medidas, que nosotros hemos apoyado públicamente porque nos parece que van en la dirección correcta, pero creemos que se puede hacer más. Usted ha dicho que la educación vial va a ser una prioridad. Bien, pues tiene que saberse que en la pasada legislatura se produjo un quebranto en la cultura de educación y formación vial en nuestro país, porque desapareció la única asignatura en la formación reglada que tenía contenidos específicos de educación vial, Educación para la Ciudadanía. Nosotros esperamos que con la promesa de elaborar una ley educativa consensuada entre los grupos parlamentarios regresen los contenidos de educación vial, porque somos prácticamente el único país del mundo occidental que no tiene estos contenidos en este momento. Al igual que las campañas de sensibilización, yo he visto las últimas y las aplaudo frente a las que se hicieron en años anteriores, que algunos sectores consideraron equivocadas. Bien, hay que invertir más en sensibilización y concienciación por parte de la DGT, y en ese sentido el Grupo Parlamentario Socialista lo va a apoyar.

En la comparecencia del señor ministro también expusimos la muy preocupante disminución del socorro en carretera que denunciaba la Asociación Unificada de Guardias Civiles. Si en el año 2010 se impusieron 95 000 sanciones y se prestaron 120 000 auxilios en carretera, en 2015 las sanciones ascendieron a 135 000, es decir, 40 000 más cinco años después, y los auxilios se desplomaron hasta caer a 15 000, un 90%. El ministro nos dijo que había una diferencia en la manera de registrar los datos, tenemos una duda en ese sentido, a ver si nos lo puede explicar. Lo cierto es que en una época en la que se produce un importante envejecimiento del parque automovilístico de nuestro país, se presta menos auxilio que nunca. También nos referimos al desgaste institucional y le dijimos que en la pasada legislatura la DGT se vio envuelta en multitud de polémicas, y le pedíamos solamente una cosa, que alejase a la DGT de polémicas. Ya le dije en la Comisión de Interior para hablar del presupuesto que el Grupo Parlamentario Socialista no va a mencionar en público —tampoco lo haré hoy— determinadas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 13

cuestiones que generan polémica, pero a usted y a todo el ministerio les pedimos que hagan lo posible para que no nos veamos obligados a tener que mencionar la DGT en asuntos que no tienen que ver con el tráfico y la seguridad vial.

Por otro lado, ustedes se han comprometido, hoy lo ha hecho usted aquí, a reformar los reglamentos y la Ley general de tráfico. Ha dicho que empezará por el Reglamento General de Vehículos, pero también va a reformar el de circulación y el de conductores, y nuestra voluntad es apoyarles, llegar a acuerdos, máxime cuando ustedes han dicho que quieren que estas reformas estén presididas por el ánimo de conseguir un pacto de Estado porque es un asunto que nos atañe a todos. Bien, en ese sentido insisto en que lo mejor es regresar a la cultura de consenso que hubo entre los años 2004 y 2011 que dio tan buenos resultados, consenso con los grupos parlamentarios de la oposición, con el sector, con las comunidades autónomas y con los ayuntamientos —usted ha anunciado aquí algunas iniciativas en ese sentido que también aplaudimos—, y consenso con el resto de departamentos del Gobierno. Para conseguir buenos resultados en materia de seguridad vial es necesario el acuerdo con el Ministerio de Fomento, con el Ministerio de Economía, con el Ministerio de Hacienda, con el Ministerio de Educación, con el Ministerio de Sanidad, con el Ministerio de Empleo y Seguridad Social; en definitiva, con todos los ministerios que tienen que implicarse porque es una responsabilidad fundamentalmente de la DGT, pero ellos también tienen que intervenir.

Quiere referirme ahora, como ha hecho el portavoz del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, al problema de los examinadores, que afecta y mucho a las autoescuelas y a los aspirantes a obtener el carné de conducir. He hablado con ellos y lo primero que le tengo que decir es que ni los examinadores ni las autoescuelas están de acuerdo en que el problema sea tan menor que afecte solo a pocas provincias —usted ha citado diez—, ni en que los datos de otros países sean tan beneficiosos para el nuestro. Es discutible, pero desde luego lo que es irrefutable es que estamos mucho peor que hace cinco años. No nos comparamos con Francia, con Alemania o con otros países, sino con nuestro propio país en años anteriores. En ese sentido tenemos que reconocer que se ha empeorado mucho y que hoy en muchas provincias de nuestro país se tarda mucho en poder aspirar a tener el carné de conducir. Esto afecta a 9000 autoescuelas, normalmente pymes o microempresarios, a algunos trabajadores y, también, a los propios examinadores porque apenas hay 700 y son insuficientes. Lo ha dicho el portavoz de Podemos y también yo le quiero preguntar qué hay del acuerdo que se iba a alcanzar para crear una escala propia con un complemento específico de apenas 250 euros, una cantidad irrisoria para resolver el problema. Son 250 euros por 700 trabajadores, no estamos hablando de una cantidad ni mucho menos inalcanzable. Por otra parte, creemos que el Gobierno también tiene que hacer más en materia de movilidad sostenible e incluir en la agenda política iniciativas relativas a la conducción autónoma, que apenas se ha mencionado, hablar de los vehículos eléctricos y con combustible GLP y GNL, del transporte colectivo y, en general, del tráfico en las ciudades y sus derivadas sociales, medioambientales y económicas.

Quiero terminar mi intervención solidarizándome con las víctimas y los colectivos de víctimas, con los motoristas y, en esta ocasión, muy especialmente con los ciclistas. Ellos reclaman una reforma del Reglamento General de Circulación y también que se revisen las penas por atropellos. Creo que los cientos de miles de usuarios de bicicletas en nuestro país merecen que el Gobierno les escuche y les comprenda. Nosotros estamos promoviendo una iniciativa, una declaración institucional, a propuesta de mi compañero Odón Elorza, para acordar todos los grupos parlamentarios un gesto de solidaridad y también un gesto complementario de lo que el Gobierno ha anunciado hoy y que apoyamos —quiero dejarlo muy claro—, con el fin de que todos los grupos parlamentarios de esta Cámara lancemos un mensaje de unidad, de solidaridad con el sector, y también de apoyo al Gobierno para que actúe en esta materia. No ha podido ser porque el Grupo Parlamentario Popular no ha considerado conveniente esta declaración, que no era especialmente exigente, era liviana. No pasa nada porque estoy convencido de que son muchas más cosas las que nos unen en todas las cuestiones que tienen que ver con la seguridad vial, particularmente, en el apoyo a las víctimas. El Grupo Parlamentario Socialista va a seguir intentando tender puentes con todos los grupos parlamentarios y particularmente con el Gobierno para ser útil a la sociedad y, en este caso, útiles a los colectivos de ciclistas que estos días sufren esta tragedia.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Bellido.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra la señora Rivera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 14

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias a don Gregorio Serrano por acompañarnos esta tarde. Le felicito por su exposición y por las iniciativas que de hecho la DGT está poniendo en marcha. Nuestro ánimo en Ciudadanos es siempre sumar y proponer nuevas ideas. Como usted bien sabe, afortunadamente conozco la DGT porque he trabajado allí diez años, y para mí es un privilegio poder saludar a mis antiguos compañeros, hoy han venido prácticamente todos, y felicitarles por el trabajo conjunto que están realizando porque, sinceramente, señor director, tiene un gran equipo trabajando con usted.

Una vez dicho esto, lo cierto es que también debemos ser realistas con los datos. Los que llevamos trabajando años en esta materia debemos hacer autocrítica y darnos cuenta de que se ha producido un estancamiento real. Se han conseguido muchas cosas, se ha logrado reducir la siniestralidad muchísimo en los últimos años hasta 2013, y a partir de este año se ha producido un estancamiento. Incluso el repunte de accidentalidad en datos consolidados no es desde el año 2016, sino que empieza a producirse ya en el año 2014. Creo que es momento de hacer una reflexión, de realmente pensar qué estamos haciendo mal y qué iniciativas debemos tomar —en esto último incluyo a esta Cámara como responsable legislativo— para cambiar esto. Desde ese punto de vista, en Ciudadanos tenemos claro que tiene que ser un trabajo de consenso, que la seguridad vial no es una cuestión de enfrentamiento político, sino de consenso entre todos. Tras esta reflexión, en Ciudadanos nos parece importantísimo que las políticas de seguridad vial viales se midan. ¿Qué quiero decir con esto? En la DGT se conoce perfectamente hoy en día dónde están los problemas y también tiene las herramientas para su solución. En muchos casos creo que lo que falta es actuar exactamente en aquellos puntos donde realmente se están produciendo los accidentes, donde fallecen las personas y tenemos cada vez más víctimas y, por supuesto, acometerlo con un presupuesto solvente. Está claro que esto no ha sido la tónica de los últimos años, y espero que de cara a los presupuestos para 2018 nos sentemos a partir del mes de julio para ver cuáles son las prioridades reales y elaborar unos presupuestos coherentes en seguridad vial, acordes con el compromiso que el ministro expresó en su comparecencia en esta Cámara al afirmar que la seguridad vial era una prioridad del Gobierno. Esto hay que verlo también con hechos y con cifras. En ese sentido debemos estudiar y ser capaces de evaluar que las cifras del presupuesto también son importantes.

Creo que sabemos perfectamente cuáles son los puntos clave y donde hay que incidir. Por eso es muy importante que dentro del propio organigrama de la DGT existan esas áreas clave y que, efectivamente, se asignen responsables. Usted comentaba antes que en ese plan estratégico va a haber 19 áreas claves. Efectivamente, esto es fundamental y yo le diría que tenemos localizadas tres que a su vez se pueden dividir más, por supuesto, y se pueden compartimentar tanto como se quiera, pues los factores que producen accidentes son principalmente: la velocidad, los colectivos más vulnerables, que son los peatones, los ciclistas y las motos, y por supuesto, el alcohol, las drogas y las distracciones. Usted ha nombrado todos ellos, y respecto a la velocidad solo quiero comentar que tenemos que seguir insistiendo en esas carreteras convencionales en las que sigue habiendo más accidentes mortales. Y me parece una buena medida que se señalicen los puntos negros, que se siga trabajando con los tramos Invive porque son una información realmente muy útil. Como le he dicho en repetidas ocasiones, es además una patente española que no estamos vendiendo y que deberíamos vender a toda Europa. Usted asiste a congresos internacionales y creo sinceramente que deberíamos presumir de tener hoy por hoy dentro de la Dirección General de Tráfico y en España un método que es puntero a nivel internacional. Por tanto, seguir trabajando en esa línea es fundamental.

En cuanto a las motos, usted decía que se va a poner en marcha el plan Invive para las motos y es muy necesario. Además, deberíamos darlo a conocer y también hablar con la Dirección General de Carreteras porque es fundamental —lo comentaré en otro punto de exposición— que exista una sintonía entre el Ministerio de Fomento y la Dirección General de Tráfico. No podemos trabajar los unos sin los otros. En este sentido, usted ha dicho que se van a notificar esos puntos negros de las carreteras tanto al Ministerio de Fomento como a la diputación o a la comunidad autónoma, en definitiva, al titular de la vía, y yo le quería preguntar para que lo comente en el turno de réplica con qué tecnología se va a realizar este estudio y si se ha hecho en coordinación con los datos de carreteras. Esta es una pregunta clave, tenemos que empezar a trabajar en conjunto a nivel interministerial. Le dejo esa pregunta en el aire para saber realmente de dónde sale esa información porque pienso, por el conocimiento que tengo de la propia DGT, que tenemos las herramientas para que esos datos puedan ser incluso nuestros a través de nuestros propios programas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 15

Respecto a los ciclistas, efectivamente creo que tenemos un problema grave sobre la mesa. Hay que dar solución a la situación de mayor accidentalidad cada día respecto a los ciclistas. Tomar medidas como las que usted exponía me parece fundamental, pero también —aunque no sea competencia de esta Comisión—, creo que la DGT debe liderar la reforma del Código Penal porque me parece lamentable que, hoy por hoy, no exista un tipo específico de delito en el que se sancione por ejemplo darse a la fuga tras causar un accidente. Me parece realmente grave y, también, la inclusión de la imprudencia como supuesto penal en cualquiera de sus grados cuando existen víctimas mortales o lesiones que precisen un tratamiento médico o quirúrgico. Yo hablaría de moralidad porque me parece inmoral no considerar como omisión del deber de socorro el hecho de que una persona se dé a la fuga cuando atropella a una persona con resultado de muerte. Por tanto, le pido como algo personal y, también, en nombre de Anna González, abanderada de esta causa desde hace mucho tiempo, que lo notifiquen al Ministerio de Justicia porque —nunca mejor dicho— es de justicia hacer esa modificación. Por supuesto, lo más importante es la prevención, pero le puede pasar a un ciclista, le puede pasar a un peatón, a un motorista o a cualquier conductor en un choque entre dos vehículos, me parece lamentable que no se dé auxilio y tiene que estar contemplado en el Código Penal.

Respecto a las drogas, el alcohol y las distracciones, uno de los principales objetivos de España y de Europa es conseguir la denominada visión cero en drogas y alcohol porque los datos nos revelan que cada vez hay más infracciones por consumo de drogas, han bajado las de alcohol pero han subido las de drogas. Las cifras de 2016 son alarmantes, de las 60 942 pruebas realizadas, 23 822 fueron positivas, el 39%. El dato más grave: en 3 350 pruebas a conductores infractores hubo más de 2 000 resultados positivos, un 63%, así que reforzar las pruebas de detección de sustancias psicoactivas parece de sentido común de acuerdo con estos datos. Este es otro punto importante en el que tenemos que trabajar y, por supuesto, en las distracciones. Por otro lado, tengo que darle la enhorabuena por la campaña publicitaria de Tricycle porque, desde luego, me pareció buenísima ya no por el número de visitas, sino porque, además, creo que tuvo difusión a nivel social que al final es lo que importa.

Otra cosa importante es que una vez se definan esas 19 áreas clave, es necesario que se asignen responsables a cada una de ellas, que haya un responsable claro con nombre y apellidos a quien se pueda preguntar y se haga un *feedback* de lo que está pasando; es decir, que se pueda saber en cada momento si una política vial no funciona para volver a estudiarla. Y eso solamente se consigue si se asigna un responsable claro para que no se dirima la responsabilidad. Por ese lado me parece una propuesta excelente, no lo deje para la estrategia 2020-2030, yo le diría que sería fantástico que empiece a partir de ya en el propio Plan estratégico que ya se ha puesto en marcha. Otra cosa importante a nivel de organigrama es que los sistemas de información de la DGT son punteros. Se ha conseguido realmente que se cambien, porque ha habido una revolución tecnológica en la DGT, que yo la viví, y que realmente está consiguiendo que, como bien decía, después de que seamos número dos por detrás, digo seamos porque de verdad que me siento orgullosa de lo que se está consiguiendo dentro de tráfico. También es importante que los sistemas de información estén a nivel estratégico dentro de la propia organización de la DGT. Porque hay muchísimas cosas que desarrollar y, hoy por hoy, siempre pasan a través de la tecnología; no hay otra. Igual que el vehículo conectado o el vehículo autónomo precisan que los sistemas de información sean potentes. Que estén a nivel estratégico dentro de la DGT, es fundamental.

Paso a otro tema, porque creo que me queda poco tiempo. Señor presidente, es que hay tantos temas por tratar. Voy directamente a un tema que considero crucial y es el de los exámenes. Le voy a hablar de exámenes y no de examinadores, por primera vez. Creo que en los últimos tiempos les están llenando muchas portadas de periódicos con el problema de los examinadores y es cierto. Pero tiene una fácil solución que le pongo sobre la mesa y es que lo fundamental es cambiar el sistema de examen. Una de las propuestas que usted hace —coincido plenamente con usted— en que exista solamente una forma de hacer ese examen teórico. Estoy totalmente de acuerdo. Además que sea dentro de las propias aulas informatizadas de la DGT, esto permitiría una segunda parte y es cambiar el modelo de examen, porque ya no tendría que ser solamente un examen tipo test, sino que se podrían incluir simuladores —vuelvo a nombrar la parte tecnológica, porque como digo me parece que es estratégico para la DGT—, se podrían proyectar vídeos, se podrían preguntar, como se hace en otros países de la Unión Europea, como en los países nórdicos, sobre los vídeos que han visto los alumnos. Es decir, hacer un examen que nos pruebe y nos permita saber que el alumno, una vez que ha pasado el examen está verdaderamente preparado. De esa manera, sí conseguiríamos que un alumno no se examine tres veces, sino que en un único examen consigamos la excelencia. Esto es esencial para reducir —como decíamos— las listas de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 16

espera, en este caso. Por supuesto, también hay que mejorar el perfil del propio profesor y los directores de formación vial.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rivera, vaya terminando.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Termino ya, señor presidente.

Creo que en ese sentido tampoco podemos eludir por supuesto la situación actual. Mientras se hacen estos cambios. Le preguntaría qué tiene previsto hacer ahora mismo ante la posibilidad de cómo se veía estos días en prensa de una posible huelga de cara al verano de los examinadores de tráfico. Tiene que estar preparado el Gobierno para afrontar esta situación. Le preguntaría cómo piensa hacerlo.

Ya para terminar. Hablar de lo que para ciudadanos es una clave importantísima y es incluir la seguridad vial dentro del pacto nacional por la educación, que, como sabe, hay una subcomisión en esta Cámara, en el Congreso de los Diputados, que está trabajando intensamente Ciudadanos y que nosotros hemos registrado ya una proposición no de ley precisamente para eso, para que se incluya la seguridad vial dentro de la ley básica de educación, dentro de ese pacto nacional por la educación que consideramos que es fundamental para que no solamente sean acciones a corto, sino también haya acciones a largo plazo. Le podría preguntar muchas cosas más, pero no me da tiempo esta vez, por lo que lo haré en la réplica. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rivera.

A continuación por el Grupo de Esquerra, señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Gracias, por su presencia y por la información que nos ha dado. Sin duda usted asume una altísima responsabilidad en un tema que nos ha de ver como aliados y no como adversarios. Sin duda nos interesa y nos preocupa lo mismo que usted en su responsabilidad. También hay que decir que cuenta con aliados importantes en el tejido asociativo que hay en este país y en estos aspectos especialmente. Es cierto que existen ciudadanos desaprensivos como la persona que mató hace pocos días a dos ciclistas. Existe y hay gente que abusa de psicotrópicos, de drogas, como pasa en otros aspectos en la vida cotidiana. Pero conduciendo un vehículo hay más responsabilidad y consecuencias peores. En ese sentido me ha animado lo que usted ha dicho de encontrar metodologías más adecuadas, más *in situ*, que tengan una mayor eficacia y una mayor causa efecto.

Me voy a referir a los datos, pero no solamente por los datos en sí. Los datos de siniestralidad nos manifiestan como un termómetro la situación que vivimos. Lejos de mí, dar más responsabilidades a unos o a otros. Esto es recurrente que cuando estás en el Gobierno tienes menos, pero si lo ves desde la oposición tienes mucho más. Hemos de verlo en una perspectiva bastante más amplia y si lo miramos desde una perspectiva amplia, se ha hecho mucho para reducir la siniestralidad. Desde finales de los noventa ha habido un esfuerzo importante. Es cierto que, como en otros aspectos, educativos, sanitarios, la reducción de inversiones y las dificultades económicas tienen repercusiones, sin duda. Incluso uno piensa que gobierne quien gobierne tendría repercusiones también. Pero en este sentido es importante encontrar los elementos de mejora y es escuchar mucho, es buscar complicidades y acuerdos compartidos y, a partir de aquí, dar a los ciudadanos la impresión, fruto de la realidad, de que nos ocupa y nos preocupa, pero que ellos son los que tienen la última palabra. Cuando miramos los datos, los accidentes son fundamentalmente descuidos de los ciudadanos o abusos de alcohol o de drogas. En este aspecto deben saber que estamos a su lado, pero también que somos muy claros con aquellas personas que abusan de la confianza de los demás, esto es importante. En ese sentido me uniría a lo que se ha dicho de que el director general y la Dirección General de Tráfico deben tener un papel importante para que otros ámbitos de la Administración del Estado vean en la Dirección General de Tráfico aquel que apunta elementos claves que se han de mejorar. Me refiero, como aquí se ha dicho, al Código Penal. Es decir, es muy importante que se entienda que determinadas omisiones que se hacen para ayudar a aquel accidentado y que puede salir más beneficiado si no ayuda que si ayuda, esto se ha de cambiar por la realidad que tenemos estos últimos años especialmente. Esto es bueno y encontrar en otras Comisiones estas complicidades. Esto pasa también en los puntos negros. Me he referido lógicamente como electo del ámbito donde soy a la N-260, a la N-340 y a la N-230. Son tres sitios especialmente complicados. Como siempre he insistido en esta y en otras Comisiones, me gustaría saber en qué dimensión están las proposiciones no de ley aprobadas en las Comisiones. A veces parece que entran en una dimensión desconocida una vez se aprueban aquí y no sabes qué retorno tienen. Aprobamos no hace mucho una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 17

sobre la N-340 que, como usted dice, no tiene usted presupuesto, pero es importante que la vehicule a Fomento a estos ámbitos que en nuestro caso, lo que hacemos es señalar, puede que no con el dedo, ahora lo hago, cuáles son los problemas graves para que otros en el ejercicio de sus competencias lo hagan y lo hagan en un tiempo prudencial. Siempre agradeceríamos los electos que hubiese un cierto retorno. Incluso de decir mire, he hecho esta gestión, no ha funcionado, pero al menos este retorno sería útil para hacer otras acciones paralelas.

Me gustaría saber cuál es su opinión del Servei Català de Trànsit, qué relaciones tiene, qué elementos de contacto y de mejora han de tener, porque entiendo que en temas de tráfico, como en muchos otros, lo importante es la colaboración. Si el País Vasco y Cataluña tienen estas competencias están para compartirlas y para asegurar una mejora para todos aquellos ciudadanos que se desplacen a nuestro territorio y obviamente tengan las mejores condiciones que sean posibles, como yo cuando me desplazo a otras zonas del estado español. Me interesaría saber si se ha reunido, cómo ha ido, qué tipo de contactos piensa que se han de tener. Augurarle lo mejor, porque lo mejor para usted sería también lo mejor para nosotros. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Olòriz.

Estamos en tiempo, seremos un poco más generosos en la réplica si acaso. Para concluir, en ausencia de los representantes del Grupo Vasco y del Grupo Mixto, esta parte de la Comisión tiene la palabra el señor Gamazo por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Muchas gracias, señor presidente.

Bienvenido de nuevo, señor Serrano, al Congreso de los Diputados en esta su segunda comparecencia en apenas catorce días. Esta vez sí en su Comisión la de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. Permítame, señor director, que en nombre del Grupo Parlamentario Popular como portavoz del mismo en esta Comisión le felicite por su comparecencia a petición propia y por el contenido de su profusa exposición donde ha explicado las amplias políticas de seguridad vial del Gobierno y las líneas estratégicas del futuro más inmediato de la Jefatura de Tráfico para desarrollar en materia de seguridad vial y movilidad sostenible garantizar la seguridad de nuestros ciudadanos. Transmita, señor director, nuestro agradecimiento a todas las personas que conforman el equipo humano de la DGT y que desarrollan su trabajo en las oficinas y en el firme de las carreteras o sobrevolando las mismas desde 1962, como bien ha dicho, para acabar con la siniestralidad vial y sus dramáticas consecuencias. También queremos agradecer el extraordinario trabajo desarrollado por todas las asociaciones de víctimas en su constante apoyo emocional y asesoramiento a las víctimas de accidente de tráfico y a sus familiares. Desde aquí, una vez más, queremos manifestar el máximo respeto por cada una de las vidas perdidas en un accidente de tráfico sumándonos al dolor de sus familiares y amigos.

Señorías, permítanme que como valenciano y vecino de la Comunidad Valenciana que todavía como la inmensa mayoría de ustedes o como todos ustedes estamos consternados y sobrecogidos por el trágico accidente de este domingo en Oliva, al sur de Valencia, donde fueron arrollados cinco ciclistas. Tengo una mención especial, un homenaje, un recuerdo por las dos personas que perdieron su vida, Eduardo y Luis, y los tres hombres gravemente heridos que luchan en estos momentos por sobrevivir en diferentes hospitales valencianos. Le transmitimos desde aquí toda la fuerza y apoyo a José Antonio, Andrés y Scott en su pronta recuperación y compartimos su dolor y el de sus familiares, el de amigos y el de todo el club ciclista Llebeig de Xabia.

Señorías, perdón por la voz, la prioridad del Partido Popular es alcanzar la visión de cero accidentes siendo necesario implementar las medidas precisas para disminuir la siniestralidad por accidentes de tráfico en nuestra red viaria. No me cansaré de comentarlo. Señor director, consideramos una acertada decisión ese impulso y desarrollo que nos ha comentado de ese Plan especial de seguridad y protección de las vías ciclistas y estaremos a la expectativa y expectantes. Hemos de continuar incrementando la visibilidad y la protección a los usuarios más vulnerables de la vida, especialmente a los ciclistas. A finales de enero compareció en esta misma Comisión, en otra sala, el ministro de Interior, para informarnos de las líneas generales que pensaba llevar al frente del departamento y tendió la mano a todos para conseguir un entendimiento con el objetivo de reducir el número de accidentes de tráfico y de garantizar una movilidad segura y sostenible. En esa comparecencia nos presentó quince medidas urgentes, por valor de 11,7 millones de euros que nuestro grupo compartió convencidos de la implementación constante de nuevas medidas con el fin de disminuir el número de accidentes y sus consecuencias. Hoy, tras escucharles, nos congratulamos del nivel de ejecución de esas quince medidas urgentes con el objetivo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 18

de mejorar el sistema en su conjunto para reducir las cifras de siniestralidad y salvar vidas, destacando esos avisadores de velocidad o las 225 cámaras de control para vigilancia del uso del cinturón, donde por encima de todo está el interés de salvar vidas por encima del interés recaudatorio.

Señorías, dos semanas después de esa comparecencia, el 14 de febrero, mantuvimos un encuentro en la DGT con usted donde nos invitó y los portavoces de esta Comisión asistimos. Una fructífera reunión donde acordamos junto al director participar en una reforma ambiciosa, profunda y amplia de la visión de la estrategia vial que incluía la revisión de la Ley de Seguridad Vial y los reglamentos que la desarrollan. En esa reunión, muestra de la sincera disposición del Gobierno en alcanzar el máximo consenso en el ámbito de la movilidad segura y sostenible, rechazamos parchear algunos puntos de la normativa en pro de una reforma más ambiciosa que implicara a toda la sociedad civil, representantes políticos y sectoriales, entre ellas todas las entidades más representativas vinculadas al tráfico y a la seguridad vial. Esa fue la ruta que diseñamos. Por eso no entendemos cómo en esta Comisión, sesión tras sesión, nos presentan iniciativas donde pretenden cambiar los reglamentos saltándonos la ruta que diseñamos en su momento. Por eso nos congratula haber conocido en la tarde de hoy que el próximo 23 de mayo se reunirá el Pleno del Consejo superior de tráfico, seguridad vial y movilidad sostenible para iniciar ese estudio de la revisión de la normativa y de la estrategia vial.

Señorías, me permitirán que volvamos al domingo por la mañana a las 8:30 horas a la N-332 entre Oliva y Denia, donde la irresponsabilidad, la temeridad y la imprudencia destrozó la vida de cinco de los seis deportistas que de buena mañana salieron a pedalear disfrutando del amanecer dominical. Una conductora reincidente que había sido condenada previamente por conducir bajo los efectos de las drogas y del alcohol, combinando esta fatal combinación de conducción, alcohol y drogas, provocó los daños letales y reversibles que todos conocemos. Nos encontramos en un nuevo caso donde de nuevo el factor humano incidió en el desencadenamiento del accidente.

Señorías, todos sabemos que el factor humano es el responsable de la mayoría de las colisiones, lo ha dicho algún portavoz, el consumo de alcohol y drogas, el uso de la telefonía móvil y la velocidad inadecuada conforman los pilares sustanciales del riesgo vial. Por eso hemos de incrementar la tolerancia cero con todos los factores y conductas de riesgo que son prevenibles y evitables y a su vez causantes de los accidentes. Señor director, conducir bajo los efectos del alcohol y las drogas es una actitud irresponsable y muy peligrosa que pone en peligro la vida de los demás usuarios de la vía. Por ello, debemos consolidar la política de tolerancia cero con el consumo de alcohol y drogas. La gente ha de ser consciente que conduciendo bebidos y drogados al volante son un arma letal y son temerarios, imprudentes, provocando consecuencias irreparables e irreversibles. En ese mismo caso apareció el tema de la reincidencia. Estaremos por eso expectantes ante lo que nos ha contado y esa reunión del martes donde veremos esas conclusiones y esas medidas que tomarán para atajar el tema de los reincidentes, porque el tráfico, como las normas cívicas de convivencia, se debe encauzar o el resultado ya lo sabemos, la sangría no cesará. La bicicleta en los últimos años está siendo un medio alternativo para desplazarse que se está incrementando notablemente. Todo indica que en los próximos años va a haber más bicicletas en nuestra red viaria. Hemos de señalar en este punto el esfuerzo claro y decidido del Gobierno de España por mejorar la situación de la bici. El Plan especial de protección y seguridad para ciclistas, que tratarán en la Comisión de Seguridad Vial del próximo martes, es uno de los ejemplos que identifican la voluntad y en lo que está el Gobierno.

Cabe destacar también la nueva instrucción de vigilancia y control de la agrupación de tráfico de la Guardia Civil para 2017 que fija acciones prioritarias para los colectivos más vulnerables como son motoristas y ciclistas. Hoy además, señor director, hemos vuelto a comprobar como la DGT constantemente implementa iniciativas y acciones insistiendo en la importancia de la prevención y la concienciación a los ciudadanos sobre los riesgos de determinadas conductas al volante con el objeto de salvar vidas. Como por ejemplo la plataforma DGT 3.0 o con las acertadas acciones de concienciación, no lo ha nombrado usted, pero yo querría destacar la campaña Almas ciclistas que el Gobierno ha impulsado para promover el uso de la bicicleta y, al mismo tiempo, concienciar sobre la necesidad de una conducción responsable por parte de todos los usuarios que comparten la vía, de todos.

El Plan estratégico estatal de la bicicleta está también en la agenda del Gobierno. Hoy mismo lo ha dicho y nos congratula. El ministro del Interior lo anunció a finales de enero en esta Comisión que el Gobierno de España iba a dar un impulso al Plan estratégico contando con la participación de las administraciones, asociaciones y colectivos ciclistas. Es una prioridad para la DGT y así lo pudo comprobar la mesa española de la bicicleta en su momento y hoy los integrantes de esta Comisión. Compartimos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 19

plenamente ese impulso por parte del Gobierno para que ese plan se ponga en marcha con ese grupo amplio de trabajo en el seno del Consejo Superior de Tráfico.

Respecto a la omisión del deber de socorro —y voy acabando, señor presidente— quiero destacar, porque ha sido el tema, lo ha comentado la señora Rivera, que el ministro de Justicia ya se ha comprometido a revisar los tipos penales y a valorar que se pueda aportar algún elemento adicional de protección a los ciclistas, tanto en la tipificación de ese posible delito como también en la revisión del concepto de la omisión del deber de socorro. Ha tratado un tema fundamental, un tema clave, la educación vial. Señorías, aprender buenos hábitos de seguridad vial a una edad temprana es vital para concienciar y prevenir accidentes presentes y futuros, pero el Plan de educación vial que usted nos ha comentado lo que habla es de tratar la educación vial en todos los ciclos vitales de la vida. El ministro en enero dijo que iba a elaborar un Plan estatal de educación vial en el seno del Consejo Superior de Tráfico. En la Comisión de Interior usted mismo nos comentó, al presentar los presupuestos, y quedó claro el interés del Partido Popular por la formación y la educación vial impulsando con 2 millones de euros más respecto al año pasado las partidas de educación y formación vial. No se ha hablado de ese Plan de educación vial, nos quedan dudas o nos gustaría que nos ampliara

esos principios, los objetivos, las intervenciones y actuaciones del mismo.

Ya finalizo, señor presidente. Disculpe por mi estado, pero quiero acabar señalando que nos parece triste y lamentable el intento de instrumentalización política por parte de algún grupo político, en este caso de instrumentalización política del drama humano por parte del Grupo Socialista. Así no nos encontraremos en ningún puente. Confío que, a pesar de las discrepancias manifestadas en la tarde de hoy en esta Comisión, continuemos llegando a acuerdos y consensos en lo que verdaderamente importa que es: la seguridad y la movilidad de nuestros conciudadanos. Para el Partido Popular nuestro objetivo irrenunciable es alcanzar esa visión cero en la red viaria intentando hacer de las carreteras un lugar seguro y un espacio de convivencia entre los ciudadanos. Hoy ha quedado claro, señor director, que para el Gobierno y para la DGT también lo es. Muchas gracias. **(Aplausos.—Una señora diputada: ¡Muy bien!)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gamazo.

A continuación para responder a los grupos que han intervenido tiene la palabra el director general.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Serrano López): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Luis, la composición del pleno del Consejo Superior de Tráfico está regulado en un real decreto que se realizó hace ya bastantes años, donde se especifican aquellas entidades y personas individuales que pertenecen al Consejo Superior de Tráfico. Modificar en el contexto actual político ese real decreto es complicado. Pero lo que no es complicado es cuando se produzcan y se formen, donde realmente se va a hablar, a dialogar, a discutir y a confrontar, que son los grupos de trabajo, eso no implica para que nosotros invitemos a formar parte de ellos a todas aquellas organizaciones que consideren oportuno, bien porque lo pidan o bien porque nosotros creamos que son necesarias, para que participen. Antes le he relatado la amplia composición, por ejemplo, que tiene el Plan estatal de la bicicleta, después el comité técnico es un poco más reducido, porque por motivos operativos tiene que ser así. Ya le adelanto que no habrá en principio ninguna entidad ni ninguna asociación ni ningún colectivo que quiera hacer oír su voz en un grupo de trabajo y que les afecte a la materia que ellos representan que no estén presentes. Entiendo su preocupación, la comparto, pero espero que se quede tranquilo con esta explicación que le estoy dando. En definitiva, vamos a dialogar con todos.

Asextra, o mejor dicho huelga de examinadores, porque hay examinadores que no están afiliados a Asextra, aunque la inmensa mayoría sí pertenecen a esa asociación de examinadores. ¿Qué vamos a hacer con la huelga? Básicamente pienso hacer tres cosas: dialogar, dialogar y dialogar. Es verdad que se firmó un acuerdo con la Dirección General de Tráfico en el año 2015. Ese acuerdo que suponía el aumento del complemento específico de lo que cobra un examinador para que resulte más atractivo el puesto de examinador respecto a otras funciones que se realizan en una jefatura. Ese aumento, la Cecir, que es en definitiva el Ministerio de Hacienda y Función Pública, supongo que por el contexto económico y político —quiero recordar el año 2015, un año un poco complejo el que vivimos todos los españoles— no se le dio solución, no se aprobó, de manera tácita es evidente que no se aprobó esa propuesta y, por tanto, yo la entiendo sinceramente como decaída.

¿Qué vamos a hacer? Vamos a hacer dos cosas. Para que haya nuevas personas que sean examinadores de tráfico. Para ser examinador de tráfico no se hacen unas oposiciones, porque no hay una escala propia de examinadores, sino que de los propios funcionarios de la Dirección General de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 20

Tráfico se abren unos cursos donde se apuntan, están once semanas y si aprueban salen capacitados como examinadores. Ahora mismo están veinticuatro formándose que van a ser los veinticuatro nuevos examinadores que saldrán en el mes de julio aproximadamente a realizar sus funciones a diversas jefaturas que ya están asignadas. Entre ellos, como usted podrá comprender, en aquellas jefaturas donde más necesidad hay de ello. Para que haya más examinadores ya hace un par de semanas que le envié al director General de Función Pública la memoria que hemos preparado desde la Dirección General de Tráfico para la creación de una nueva escala en la Dirección General de Tráfico, escala de examinadores. Entonces, si se aprueba y estamos en negociación para que así sea, los ciudadanos podrán opositar, cuando se convoque la oferta de empleo público, e incrementar esa falta de 170 vacantes en los examinadores que tenemos. Eso es en cuanto a la incorporación de examinadores.

En cuanto a los que están, no les afecta esas nuevas oposiciones, evidentemente. Los que están, lo que quieren y lo que necesitan y lo que nosotros entendemos que es justo es que su complemento específico se le aumente. ¿Cómo se hace eso? Pues se hace intentando hacer lo que estoy haciendo que es negociar con el Ministerio de Hacienda y Función Pública para que ese complemento específico se aumente. ¿Hay problemas presupuestarios para que aumente el capítulo 1? Pues no, no hay ningún problema presupuestario, porque se puede hacer tanto con una transferencia entre capítulos —de acuerdo— o con un suplemento de crédito que se financia con el remanente que tiene la Dirección General de Tráfico. Por tanto, no es un problema presupuestario es un problema de que logremos llegar a un acuerdo con Función Pública, porque tendrá que entender que la Dirección General de Función Pública no solamente está tratando el tema nuestro de los examinadores que es el que nos afecta y nos compete. También tenemos vacantes en el resto de la organización. No solamente tenemos vacantes, como usted podrá comprender, en los examinadores. Supongo que tendrá igual de peticiones y de problemas y de cosas en la totalidad de la Administración General del Estado. Nosotros vamos a luchar por lo que es nuestro y, sobre todo, porque es un servicio que afecta al ciudadano. Es un servicio público al ciudadano. Aunque hay mucho que comentar, mucho que analizar y mucho que matizar en el tema del retraso de los exámenes, es verdad que tenemos un déficit de examinadores y que hay jefaturas y ciudades donde hay problemas con el retraso de los exámenes. También le tengo que decir que no hay ningún sitio donde se diga cuál es el plazo que tiene que haber para examinar. Eso no existe en ningún sitio. Es decir, para examinarse del título de inglés, la gente se examina dos veces al año y nadie tiene ningún problema. Para que te operen una rodilla en muchos sitios se espera unos seis meses y no pasa nada. Para examinarse del permiso de conducir hay sitios donde tienen que esperar veinte días. ¿Nuestro objetivo cuál es? Que se espere lo que se espera en la mayoría de las jefaturas: cuatro, cinco, siete o nueve días. Tenemos un problema que vamos a solucionar. Me he reunido y me reúno con el presidente de Asextra, entre otras cosas porque es de Sevilla y trabaja en Sevilla, lo tengo un poco más fácil para reunirme con él. También le tengo que decir que el próximo día 23 de mayo está convocada una reunión con el comité de huelga al que yo personalmente asistiré. Entonces intentaremos en esa reunión —voy a intentar reunirme antes de la reunión del comité de huelga, estoy en ello, es cuestión de casar las agendas de uno y de otro— sentarnos el equipo de recursos humanos, el secretario general, el subdirector adjunto de recursos humanos y yo mismo para intentar llegar a un acuerdo con estos examinadores. Me reuní con la asamblea de Asextra un sábado de hace un par de meses. Estuve con ellos bastantes horas dialogando y llegando a puntos de vista comunes y nuestro objetivo y sentir es intentar solucionar este problema cuanto antes, porque es justo lo que están solicitando. O se hace atractivo el puesto de examinador —un señor o una señora que se pega muchas horas sentado en el asiento trasero de un vehículo expuesto a frenazos, a golpes, a calor, a frío, a disgustos o actitudes de los señores cateados en el examen, etcétera— o no te compensa ser examinador. Te quedas en una jefatura tranquilamente haciendo tu trabajo en el departamento de vehículos, de sanciones, de transferencias, y no estás en ese tema. Es lo que le quería transmitir.

Señor Bellido, estoy de acuerdo absolutamente con su diagnóstico, sobre todo porque no se puede discutir. En el año 1989 hubo 6000 fallecidos en España y ahora tenemos 1160 fallecidos. Hubo un descenso muy acusado y después ha llegado un momento donde el descenso ha sido mínimo, se ha estancado y en el último año ha repuntado. Por eso, nuestra obligación es reformar, dialogar, incrementar los presupuestos y tener una visión estratégica; es decir, nuestra misión es trabajar. ¿Que hace muy poco tiempo, en 1990, había 6000 muertos y ahora hay 1160 fallecidos? Pues también es verdad, pero mientras que haya un solo muerto tendremos la obligación de trabajar. Estamos en ello y creo que es una responsabilidad compartida entre todos y, sobre todo, compartida con la sociedad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 21

Le voy a dar un dato, después me referiré al portavoz de Esquerra. El carné por puntos fue el punto de inflexión en la bajada de fallecidos en el año 2006. Desde el año 2006 hasta la actualidad, los fallecidos bajaron de una manera notable. Sin embargo, desde el año 2004 al año 2006 hubo una reducción de cerca de 900 fallecidos, en dos años, sin que existiera ese revulsivo que fue el carné por puntos. Desde 2004 a 2006 hubo 900 fallecidos menos al año y a partir de 2006 —es verdad que fue el año en que entró en vigor el carné por puntos— hubo muchísimos más. ¿Por qué se redujo 900 fallecidos entre 2004 y 2006, si no existía ese revulsivo del carné por puntos? Pues porque la sociedad decidió que ya estaba bien de morir en la carretera y los ciudadanos decidieron en una especie de revolución ciudadana ser prudentes, no conducir borrachos, ir con los cinturones de seguridad abrochados, ponerse los cascos en las motos, etcétera. Por tanto, además de nuestra responsabilidad, de nuestra actuación, de nuestro trabajo y de nuestros aciertos, la sociedad tiene que decidir que esto se tiene que terminar. Porque como ha dicho el portavoz de Esquerra Republicana, el señor Olòriz, el factor que produce el 90% de los accidentes es humano. Esto va de velocidad, de alcohol y drogas, de distracciones y del cinturón de seguridad. Si eliminamos esos cuatro factores, tendremos solucionado el 90% de los accidentes mortales en España. Por tanto, creo que es importante que también que tomemos conciencia de ese tema.

El tema de los examinadores se lo he respondido, al hilo de lo que le he respondido al señor Luis. Me ha hablado de un menor auxilio por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Antes le he dado una cifra, pero hay muchísimas otras más sobre todo las actuaciones que hace la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en nuestras carreteras. Sin embargo, me referiré a los datos que me ha pedido. Hasta el año 2013 un guardia civil que volvía de patrullar llevaba la papeleta, que era una papel donde anotaba a mano todos y cada uno de los servicios, auxilios, e incidencias que había tenido durante su patrulla. Esos datos dan como resultado dos millones de auxilios, a los que usted se ha referido. La información era heterogénea absolutamente. Le pongo un ejemplo sencillo, aunque hay muchos más. Si un coche estaba averiado en la carretera y la Guardia Civil se acercaba a auxiliarlo, si había cinco ocupantes en el coche se ponía en la papeleta de servicio cinco auxilios. Si dos patrullas diferentes acudían a un accidente, cada una contabilizaba un auxilio en su patrulla. Así podría seguir poniéndole muchos ejemplos.

Como la información era heterogénea y no era tratable estadísticamente se puso en marcha en el año 2013 el sistema SIGO, el sistema integrado de gestión operativa de análisis y seguridad ciudadana de la Guardia Civil. Este sistema SIGO no consiste ya en hacer una papeleta de servicio a mano, sino en grabar —cuando el guardia civil vuelve a su destacamento— todas las incidencias reseñables que ha tenido en su patrulla. Por tanto, no es lo mismo rellenar una papeleta a mano con información heterogénea, donde falta el kilómetro, dónde se ha producido el incidente o donde faltan otros datos, que tener que grabar a efectos estadísticos en el sistema SIGO los auxilios prestados. Esa es la única razón por la que se ha pasado de dos millones de auxilios a doscientos mil auxilios. Yo sé positivamente que usted lo pregunta con toda la buena intención del mundo, pero se le hace un flaco favor a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil cuando se intenta difundir esta información de la manera sesgada en que se está haciendo.

Los auxilios de la Guardia Civil de Tráfico en nuestras carreteras habrán descendido, en la medida en que tenemos novecientas vacantes dentro de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, tal como existen vacantes en todos los sitios de la Administración General del Estado, —policías, examinadores, médicos, profesores—, habrá menos auxilio evidentemente. Eso es muy fácil defenderlo y queda muy bien en un medio de comunicación, porque puedes venderlo perfectamente en un titular, pero no es justo para los guardias civiles que están jugándose el pellejo todos los días en las carreteras. Las denuncias habrán aumentado porque tienen el deber y la obligación legal de sancionar las infracciones de tráfico, pero no se puede decir que aumentan las denuncias y, sin embargo, descienden los auxilios. Eso no se puede decir, los auxilios descienden —tengo aquí informes, datos y fotocopias de papeletas antiguas— debido a una contabilización mucho más racional y estadística de los auxilios en el sistema SIGO.

Uno de los aspectos donde vamos a incidir más tanto en la reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial como en el Plan estratégico 2011-2020 es en el nuevo sistema de movilidad urbano. El nuevo sistema de movilidad urbano va a ser uno de los protagonistas dentro del nuevo ecosistema medioambiental y restricciones al tráfico con el etiquetaje que hemos puesto en marcha desde la Dirección General de Tráfico en el 50% del parque de vehículos, que permitirá incentivos fiscales por parte de los ayuntamientos, medidas medioambientales, etcétera. No dude que los nuevos sistemas de movilidad urbanos serán protagonistas fundamentales tanto en la reforma de la ley como en la Estrategia de Seguridad Vial 2017-2020.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 22

A la portavoz del Grupo Ciudadanos le agradezco su tono colaborativo. Efectivamente, conoce muy bien la materia de la que habla porque es funcionaria de la Dirección General de Tráfico en excedencia. Esperemos que vuelva pronto, no sé si cansará pronto o no de este asunto. Dadas las vacantes que tenemos en la Dirección General de Tráfico, esperamos que vuelva —si su jefe la deja— en cuanto pueda. **(Risas)**. Ha habido un estancamiento, como antes le decía a su compañero, en los índices de accidentes y esto se soluciona con reformas, con inversiones, con diálogos y con estrategias. En ello nos vamos a emplear. Efectivamente, esto va de alcohol, droga, velocidad, sistema de seguridad pasiva y de distracciones. Por tanto, tiene toda la razón del mundo. De nosotros espere solo colaboración.

¿Qué tecnología usamos para la determinación de los puntos negros? La tecnología que vamos a utilizar es la EuroRap (European Road Assessment Program), que pronto estará activada. Espero que nos admitan porque ya hemos pagado la cuota para el próximo semestre. Se hace mediante la intervención de ingenieros de caminos, ingenieros industriales, ingenieros estadísticos y de la misma manera o muy parecida a como se determinan los tramos Invive, se determinan los puntos negros. Hay dos maneras de determinar un punto negro: o se acude al número de accidentes que se producen en una misma vía, que puede ser que esté justificado o sea fruto de la casualidad, o se acude a la peligrosidad objetiva que tiene esa vía, aunque no haya habido ningún accidente. Una vía puede ser peligrosa y puede constituir un punto negro, aunque no haya habido ningún fallecido o ningún accidente, aunque haya sido por azar. Sin embargo, la metodología que vamos a emplear en la que basa el método EuroRap es analizar objetivamente la peligrosidad de la vía. A todo ello se le añade también la modificación por el número de fallecidos. Esa es la tecnología que se va a utilizar, que es la tecnología EuroRap.

Nosotros apoyamos la iniciativa y también apoyamos a Ana González. Yo he recibido a Ana González hace ya mucho tiempo y he estado con ella muchas veces. Ella sabe que la apoyamos y nos ayuda en nuestro trabajo, y muy pronto va a poder verlo. Estamos de acuerdo en que es inmoral e impresentable lo que ocurre con los accidentes de tráfico y con las delegaciones de auxilio. Nosotros somos respetuosos con las políticas que tendrá que llevar a cabo el Ministerio de Justicia. Sin embargo, quiero decir con toda sinceridad que apoyamos la iniciativa de Ana González y estamos totalmente de acuerdo con ella. Al igual que lo está el resto de los grupos porque todos han apoyado por unanimidad esta reforma legislativa en el seno de la Comisión de Justicia y también hablo frecuentemente con el portavoz del Grupo Popular allí en la Comisión. La estrategia de seguridad vial es uno de los aspectos fundamentales donde hemos puesto especial énfasis en determinar quién es el responsable de aplicar la estrategia, con nombre y apellidos. Que quede claro.

Estoy de acuerdo con usted en el tema de los exámenes. La eliminación de los exámenes en papel no solo va a evitar fraudes y desigualdades, sino que también va a ayudar a establecer un sistema que estamos analizando, como por ejemplo ponerle al alumno no solo preguntas de los códigos —que están muy bien— sino mostrarle situaciones de riesgo. Se le enseña al alumno un video con una potencial situación de riesgo y el alumno tiene que decidir qué haría ante esa situación de riesgo. La reforma de los exámenes también permitirá examinar con una conducción asistida con los sistemas de ayuda a la conducción. Durante un tiempo el conductor tendrá que conducir sabiendo compatibilizar la conducción con los navegadores. Es verdad que tenemos que adaptarnos a los nuevos tiempos. Creo que ya he contestado el tema de la huelga y estoy de acuerdo absolutamente con usted en el tema de la educación vial.

En cuanto al señor Olòriz, del Grupo Esquerra Republicana, le tengo que decir que tengo una excelente relación con la señora Doménech, que es la directora del Servei Català de Trànsit. Me he reunido con ella ya en varias ocasiones, me voy a volver a reunir pasado mañana en Barcelona y voy a visitar el servei. Por tanto, puede preguntar a la señora Doménech qué relación mantenemos de cordialidad, de profesionalidad y de operatividad en los temas de tráfico. Quédese tranquilo, que tengo una excelente relación con ella.

La Dirección General de Tráfico no reforma el Código Penal. Nosotros vamos a actuar en materia administrativa, pero no podemos reformar el Código Penal. Eso les compete a ustedes, no a nosotros. **(El señor Olòriz Serra: Lo intentaremos)**. Esto no quiere decir que no vayamos a actuar en vía administrativa, porque tenemos instrumentos y tenemos herramientas para actuar en vía administrativa contra los reincidentes en alcohol y drogas. Por tanto, ha llegado el momento de dar otra vuelta de tuerca a los reincidentes en alcohol y drogas. Creo que como sociedad no nos podemos permitir que haya homicidas en potencia circulando por nuestras carreteras, teniendo medios e instrumentos administrativos para evitarlo. Mientras que ustedes los legisladores deciden qué hacer con el Código Penal, nosotros en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 23

la Dirección General de Tráfico vamos a intentar por vía administrativa, que es la que nos corresponde, poner solución e intentar paliar todo este problema.

Preguntaré en el Ministerio de Fomento, donde me voy a asistir a una reunión próximamente, cómo llevan el asunto de la N-340. Nos ocupamos de intentar ayudar a concienciar a todas las comunidades autónomas que junto con los tres factores de riesgo que tiene la seguridad vial —los conductores, las vías y los vehículos—, la Dirección General de Tráfico se ocupa de los conductores, se ocupa un poquito de los vehículos, pero la vía es responsabilidad de los titulares de cada una de ellas.

En definitiva, eso es lo que tenía que comentar, salvo que tengan cualquier otra cuestión. Solo quiero agradecer el tono y la disposición que han empleado. Les pido ayuda, colaboración y que sean, sobre todo, firmes y vigilantes en su labor, sobre todo se lo digo a los grupos de la oposición. Yo he estado muchos años en la oposición y creo firmemente en la utilidad activa de la oposición. La oposición tiene que ser firme y vigilante con el que gobierna, es la única manera —además de la responsabilidad intrínseca y la devoción que tenemos por hacer las cosas bien— de estar despierto y estar activos. Por tanto, les ruego que cumplan de una manera firme y eficaz con su labor de oposición y que no nos dejen pasar ni una, porque entre todos tenemos un objetivo común: lograr que todos los ciudadanos lleguen sanos y salvos a nuestras casas.

Muchísimas gracias, señor presidente. Sigo quedando a su disposición.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general.

Para el turno de réplica, tal y como hemos señalado anteriormente, tiene la palabra por tres minutos, don Jorge Luis Bail.

El señor **LUIS BAIL**: Muchas gracias, seré breve.

Quiero darle las gracias por sus respuestas, ya que han sido muy concisas. Quería reiterarle, sobre todo, el tema de la bicicleta, el Congreso que se celebró en Zaragoza y sus conclusiones, así como qué medidas ha comenzado a adoptar.

En cuanto a que consideraba decaída la propuesta que hizo la Dirección General de Tráfico en su día, quería saber si ya se lo había comunicado —ha dicho que había estado en asamblea de Asetra— en esos términos y cuál había sido la posición de la asamblea. Quería también recalcar lo que he comentado acerca de la reforma de las leyes que afectan a las aseguradoras que se hicieron en 2014 y 2015, no solo acerca del Código Penal, sino de cómo debían ser retribuidas las aseguradoras. Nosotros creemos que están ahora en una posición de fuerza con respecto a las víctimas.

Asimismo, quiero incidir en las dos propuestas que hemos hecho al Consejo Superior de Tráfico en cuanto a la implementación de metodologías participativas en el diagnóstico de necesidades, porque creemos que son útiles. Estaríamos dispuestos a plantear alguna transaccional para ver de dónde se puede sacar el dinero, porque creemos que no debemos retirar partidas de los programas asociados a la seguridad vial, sino que debemos recabarlas de otros lugares. Este es un tema importante que podría ser muy útil.

También quiero darle ánimos en su cita del 23 de mayo para que el pleno del Consejo Superior de Tráfico sea productivo. Le mostramos nuestra disposición, nuestra ayuda y haremos todo lo posible por ayudar. Había una demanda que había hecho el ministro acerca de un pacto de Estado por la seguridad vial, pero vemos que los presupuestos son amores. Al final, si conseguimos ponernos de acuerdo para que haya un mayor presupuesto en seguridad vial, creo que será el mejor trabajo que podamos hacer todas y todos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, don Jorge.

A continuación por el Grupo Socialista, don Pablo Bellido.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Muchas gracias, señor presidente.

Quiero agradecerle al señor director general sus explicaciones y sus aclaraciones, todas muy oportunas, empezando por la que se refiere al auxilio en carretera. Extraía los datos de la Asociación Unificada de la Guardia Civil y estoy convencido de que es un colectivo que no puede sino querer a la propia Guardia Civil, porque se trata de representantes de los mismos. Le aseguro que, como los propios miembros de la asociación, admiro mucho a la Guardia Civil y a la de Tráfico y, por razones biográficas que no vienen a cuento, le tengo la máxima consideración.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 24

Quería hacerle una pregunta concreta sobre el asunto de las autoescuelas. ¿Es una solución limitar el número de alumnos por autoescuela para los exámenes? Porque hay una sentencia del Tribunal Supremo de septiembre del año pasado que lo prohíbe. Respecto a que ha decaído la propuesta que hizo la anterior directora de la Dirección General de Tráfico a Cecir sobre los examinadores. Otra vez diré que estamos de acuerdo con sus palabras, con sus compromisos y con lo que dice, pero no estamos de acuerdo con los hechos. No creemos que ciento setenta examinadores sean suficientes y no creemos que sea conveniente retrasar ni un día más este compromiso que adquirió el Gobierno anterior con el colectivo de examinadores y con la asociación fundamental que les representa que es Asetra.

El director ha reconocido el papel de la oposición y se lo agradezco. Habla muy bien de usted que diga eso, porque es así. Yo he sido casi toda mi vida política Gobierno y, por tanto, tengo que aprender a hacer oposición. Sin embargo, me extraña su posición, en contraposición a la postura del Partido Popular representado aquí que se congratula de todo lo que haga el Gobierno, pero cuando traemos una propuesta de declaración institucional neutra, solidaria, sencilla, alejada de todo partidismo y todo oportunismo porque no hay que confundir que una cosa sea oportuna —governamos y legislamos para un tiempo y para una sociedad— con que sea oportunista. Nosotros no hemos querido aquí a apuntarnos ningún tanto ni a acusar a nadie, sino complementar lo que hoy el director general ha querido hacer. Aquí se ha llegado a decir que se pretende instrumentalizar el drama humano. Esto no se puede decir y eso nos aleja del ánimo que demuestra el Gobierno, o que dice demostrar, de buscar consensos y pactos de Estado. No se debe confundir el ánimo de consenso con la adhesión a todo lo que quiera el Partido Popular. Si vamos por ese camino, vamos a ir mal. Nosotros estamos aquí para hacer oposición y queremos llegar a acuerdos con el Gobierno y con todos los grupos parlamentarios.

En ese sentido, me ha gustado mucho la intervención del director general. Decía el director que la sociedad decidió en 2004 que ya estaba bien con el tema de los siniestros en carretera. Yo creo que no lo decidió de una manera espontánea, lo decidió porque hubo un impulso de las autoridades, del sector, de los colectivos, de las asociaciones, también de los gobernantes, que pusieron esto en la agenda política. Yo no creo en las sociedades líquidas, creo en las sociedades organizadas, vertebradas y articuladas. En ese sentido, creo que si en 2004 se empezó a reducir el número de siniestros en carretera, tuvo mucho que ver la importancia que se le dio a este tema desde todos los estamentos. Por eso, queremos que se le vuelva a dar la importancia que tiene.

Termino dando las gracias al personal de la Dirección General de Tráfico, a la Guardia Civil de Tráfico, también al *staff* del director general, así como al propio director general. Vuelvo a decir que aplaudimos su discurso. Nos gustaría poder hacer dentro de un tiempo, quizás un año, una evaluación y poder aplaudir no solamente las palabras sino los hechos. En cualquier caso, le agradecemos su intervención aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, don Pablo Bellido.

A continuación por el Grupo Ciudadanos tiene la palabra la señora Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero agradecer al director general de Tráfico que me invite volver a la casa, porque sinceramente me siento parte de ella. Gracias, de verdad, porque de alguna forma sigo estando allí. Esa es mi idea desde aquí, poder promover iniciativas con la misma fuerza que lo hacía cuando estaba a los mandos de un helicóptero en la Dirección General de Tráfico.

La declaración institucional que planteábamos hoy sobre el accidente en la localidad de Oliva era suma de todos los partidos políticos, no era partidista. Con esto contesto al portavoz del Grupo Popular, era una declaración de todos los partidos, excepto del Partido Popular que no se ha querido sumar, lo cual es muy distinto. No entendemos por qué no se ha sumado a la declaración, lo hablaremos posteriormente.

Como decía antes, y en eso estoy totalmente de acuerdo con el director, la Dirección General de Tráfico no arregla carreteras, pero es muy importante —invito a todos los grupos políticos que lo hagan— que Fomento no se mantenga al margen de esta Comisión. Yo ya he pedido formalmente la comparecencia del director general de Carreteras en esta Comisión, porque es muy importante que comparezca y tiene muchas respuestas que darnos a todos. No se puede separar la seguridad vial de la gestión del mantenimiento ni de la gestión de carreteras. Por ese lado, también se lo comento al director general de Tráfico, creo que no solo tiene que responder él, sino que tiene que responder Fomento. No se pueden desligar, por mucho que pretendamos desligar la responsabilidades de ambas direcciones, ambos ministerios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 25

Respecto al tema de exámenes quiero hacer algún comentario porque antes por cuestión de tiempo no pude hacerlo. Sería interesante —hoy en día la Dirección General de Tráfico tiene capacidad de hacerlo al igual que lo ha hecho con la cita previa para atender todos aquellos asuntos que los ciudadanos quieren hacer como renovar un permiso de conducir— poder proporcionar la posibilidad de una cita previa a los propios alumnos para que elijan qué día quieren hacer el examen. Así podría también romperse un poco esas listas de espera, se podría desligar perfectamente el práctico del teórico e incluso podrían elegir en qué aula o lugar quieren hacer el examen teórico. A nivel técnico sería fácil hacerlo. Me faltó comentar eso en mi intervención anterior, por eso lo hago ahora.

Respecto a los puntos negros comentan que lo van a hacer con EuroRap. Puede ser una buena alternativa, pero quiero decirle que EuroRap es una aplicación que funciona mejor en países menos desarrollados, no tanto en España ya que no está dando ya tan buenos resultados. De todas formas, la Unión Europea ya planteó este asunto en la Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias. Es decir, de alguna manera se está trasladando a los países de la Unión a que traspongan esa directiva para que sean ellos mismos los que ofrezcan la información de sus propias carreteras. Es decir, que esa trasposición ya está iniciada dentro de la propia Dirección General de Tráfico. Por eso, es tan importante que exista ese contacto porque muchas veces tenemos los datos del estado de carreteras en la Dirección General de Carreteras y también los datos de dónde se producen los fallecidos en la Dirección General de Tráfico. Crucemos esos datos, porque quizás la mejor información sea la suma de ambos. Por eso, insisto en esa colaboración y se lo comento ahora, señor director general de Tráfico y también se lo comentaré al director general de Carreteras, cuando tengamos la ocasión de poder preguntarle para sacar una serie de conclusiones que serán muy importantes para conseguir un objetivo común: que cada vez mueran menos personas en nuestras carreteras.

Muchísimas gracias, por su comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Rivera.

A continuación por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Seré breve.

Por cortesía, quiero agradecerle sus contestaciones, sus respuestas y, sobre todo, su actitud porque es importante que domine esta idea de que oposición y Gobierno son dos partes complementarias de un todo. También quería intervenir, por cortesía, para decirle algo al Grupo Parlamentario Popular. Pienso que es una lástima que no nos hayamos reunido los portavoces un momento, porque valía la pena que en la Comisión de hoy hubiese habido una declaración institucional. Si había algún tipo de duda, estoy seguro de que si nos hubiésemos sentado a hablar la habríamos despejado porque lo importante era esto. No se trataba de ningún intento de ponerse una medalla en contra del otro. Todos tenemos —en esta Comisión lo hemos demostrado— suficiente sensibilidad como para saber que hoy era importante una acción de este tipo.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Olòriz.

Para concluir el turno de portavoces, tiene la palabra el señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias, señor presidente.

Espero que no me falle la voz durante estos tres minutos. En primer lugar, quiero agradecer el tono de su respuesta. Quería comentar el tema de los examinadores y los exámenes. Ha dado un dato respecto a la preparación de los examinandos que se quieren sacar el permiso de conducir. Ha dicho que la cifra de aprobados era inferior al 50% en algunas jefaturas. Esa es una forma de colapsar el sistema. ¿Eso se repite mucho?, ¿lo están analizando o estudiando? Respecto a los exámenes aplaudimos esa eliminación de forma progresiva de los exámenes de papel porque hará, como bien ha dicho, que la igualdad de oportunidades de todos sea la misma desde el punto de partida con el mismo formulario y preguntas y que, al mismo tiempo, reformen los contenidos de los exámenes para la nueva era, para el siglo XXI.

Respecto a los examinadores, que son quienes examinan a los examinandos, ha comentado que en algunas jefaturas aprueban menos del 50%. Hemos de decir que nosotros también nos hemos reunido con la Asociación de Examinadores de Tráfico, que compartimos sus problemas, que ellos saben perfectamente que tanto el Grupo Parlamentario Popular como el Gobierno les hemos asegurado que no se va a privatizar ese servicio público, que esa prestación de servicios de exámenes de conducir siempre

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 26

sería un servicio público. Yo no voy a detallar todas las actuaciones que habrá llevado a cabo el Gobierno, porque el director general lo ha comentado aquí en estos momentos, como también lo comentó en su momento el ministro del Interior. El Partido Popular y el Gobierno están trabajando y actuando para solucionar ese problema deficitario de exámenes. Cabe recordar que este es un problema bastante endémico de la Dirección General de Tráfico, porque si vamos a las hemerotecas nos encontramos que ya el 16 de marzo de 2005, cuando gobernaba otro partido político, faltaban examinadores en la Dirección General de Tráfico, o si nos vamos a 2007 podemos leer una noticia de *ABC* de Sevilla que dice que las autoescuelas denuncian el colapso que existe en las pruebas prácticas por falta de examinadores. Otros partidos que parece que tenían la varita mágica, cuando gobernaron no supieron solucionar ese problema.

Quería comentar que algunas señorías no se cansan de llevar a la práctica aquello de que una mentira mil veces repetida al final acaba convirtiéndose en una realidad. Los datos corroboran que en la penúltima legislatura, la larga, la gestión en materia de seguridad vial fue altamente positiva. La mejor prueba de que algo se había hecho bastante bien y que no todo había sido tan nefasto como lo pintan, es la evidencia de que en el año 2015 habíamos conseguido alcanzar los objetivos previstos para el año 2020 en el decenio de la seguridad vial. Además, en aquella legislatura consolidamos el posicionamiento de nuestro país entre los mejores del mundo en materia de seguridad vial. Hoy ha dicho el director general de Tráfico que somos la cuarta potencia del mundo en términos de fallecidos por millón de habitantes. No hay que congratularse de eso, porque hay fallecidos, personas que han perdido la vida, pero en la contextualización oportuna y pertinente estamos en el cuarto lugar.

Respecto al tema de la declaración institucional, quiero señalar que es oportunista, porque cuando se pretende consensuar una declaración institucional no se envía por wasap horas antes de una Comisión en la que no hay orden del día. No tenemos ningún problema —contestando al portavoz de Esquerra Republicana— en sentarnos con todos, faltaría más, pero esta es la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados y no es mi comunidad de vecinos, en la que nos comunicamos por wasap con horas y minutos de antelación.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Gamazo.

A continuación, va a intervenir el director general, pero antes quería, precisamente en sintonía con alguna de las preocupaciones que se han señalado aquí, como son el factor humano, el trabajar por la seguridad vial y por el impulso que desde las instituciones hemos de dar a los ciudadanos para que extremen la sensibilidad y contribuyan a disminuir el riesgo en las carreteras, dos minutos, por favor, para comentar lo de la jornada del día 9 de junio, para daros cuenta de cómo va la organización de esas jornadas.

Don Gregorio, tiene usted la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Serrano López): Permítame que comience pidiendo disculpas al señor Gamazo porque en mi anterior exposición obvié contestarle, pero tiene que comprender que estoy un poquito liado y con tanta réplica me olvidé precisamente del grupo del Partido al que pertenezco con mucho orgullo. Señor Gamazo, siento no haberle contestado antes, pero ahora le responderé a todo.

La Dirección General de Tráfico tiene un personal excepcional. Tengo el privilegio y la suerte de que el ministro me haya nombrado director general de Tráfico, lo que me ha dado la oportunidad de conocer a un grupo excepcional de profesionales que trabajan a diario con una entrega, con una devoción, con una dedicación y con una profesionalidad que hacía tiempo que no veía. Le tengo que decir que estoy muy orgullo de mi equipo y que yo no tengo ningún mérito, salvo el de intentar poner mi granito de arena para contribuir a que esta gran organización funcione de manera razonable.

La responsabilidad de mejorar la formación de nuestros conductores es, en primer lugar, de quien diseña la formación de conductores, que es la Dirección General de Tráfico, y, después, de quien la ejecuta, que son las autoescuelas. Tenemos que trabajar de la mano, unidos, para mejorar esa formación. Le voy a dar un dato. El porcentaje de aprobados en los exámenes teóricos es del 60%. En los exámenes de circulación, comúnmente denominados exámenes prácticos, el nivel de aprobados es del 48%. Existen muchas personas que no aprueban el práctico, lo que retrasa, colapsa y dificulta los exámenes. Tendremos que mejorarlo entre todos, porque no podemos permitir que haya un 48% de aprobados y un 52% de suspensos en el examen de circulación, puesto que eso acarrea muchos problemas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 27

Señor Bellido, yo no me he referido a nadie en concreto en el tema de la visión sobre la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Respeto a todas las asociaciones, pero usted comprenderá que me duela ver que se intente transmitir de manera sesgada una información que es fácil de explicar y de rebatir, como yo he hecho. Respeto a todo el mundo, pero vivo diariamente muchas cosas con los guardias civiles de Tráfico, no solo con los mandos, sino también con los guardias de a pie, y le tengo que decir que me parece un poco injusto trasladar esa imagen de la obsesión del guardia civil de Tráfico por sancionar y no por auxiliar. Los motivos del auxilio los he explicado. No responsabilizo absolutamente a nadie.

La sentencia de las autoescuelas, señor Bellido, es que estos acuerdos entre las autoescuelas y las jefaturas provinciales de Tráfico se tienen que regular mediante reales decretos y no mediante una orden ministerial. Eso es a lo que se refieren las autoescuelas. Lo que pretendemos en estos acuerdos entre las jefaturas y las autoescuelas es adaptar las capacidades que tienen las jefaturas a las de las autoescuelas. Imagínese que en una ciudad hay cuatro grandes autoescuelas que presentan multitud de personas al examen, eso colapsa el ritmo de exámenes y perjudica a otras que tienen menos alumnos. Lo que se intenta hacer es acompasar las capacidades de las jefaturas, en función del número de examinadores, con el tamaño de las autoescuelas para que sea un poco razonable y no perjudicar al mercado. Ese es el sentido.

Lo que pasaba con la sociedad, es que la seguridad vial y sus problemas estaban en el debate, y en el debate se aporta, se dialoga, se está en la actualidad de las cosas. Es verdad que en el año 2004 había planteado un debate sobre la seguridad vial, y nuestra obligación es volver a él e intentar que sea permanente. Seguramente llegaremos a esos mismos datos que había en el año 2004.

Le vuelvo a insistir, señora Rivera, en que nos reunimos con el Ministerio de Fomento y lo vamos a seguir haciendo. Pero también me gustaría hacer pedagogía e insistir en ella. El Ministerio de Fomento es responsable de 26 000 kilómetros de vías, la mayoría de ellas de alta capacidad, porque carece de vías como las que tienen las diputaciones provinciales, etcétera. Aparte de reunirse con el Ministerio de Fomento, que nosotros también lo hacemos, le recomendaría que intente reunirse de vez en cuando con las comunidades autónomas, o que les traslade su preocupación, porque son las que tienen la inmensa mayoría de los kilómetros de carreteras y de autovías, y también con las diputaciones provinciales. No se preocupe, que estamos todo el día como Pepito Grillo con nuestros hermanos del Ministerio de Fomento y con nuestros primos de las comunidades autónomas.

Estuve en la reunión ministerial de seguridad vial en Malta, y la sensación que tuve cuando escuché a los países fue que casi todos tenían como objetivo conseguir tres o más estrellas de EuroRap para sus carreteras. Tendré que revisar un poco esto que me comenta, porque me ha dejado algo descuadrado, pero la idea que tenía, por lo que yo escuché allí —tampoco es que mi inglés sea espectacular—, repito, era que la mayoría de los países aspiraban a tener tres o más estrellas en EuroRap. Lo revisaré por si acaso.

Señor Luis, no pude ir al Congreso de la Bicicleta de Zaragoza, porque precisamente ese día estaba explicando el presupuesto en la Comisión de Interior, pero fue el jefe provincial de Zaragoza que, además, es el coordinador de la zona de Aragón, La Rioja y Navarra. Le agradecería que me hiciera llegar las conclusiones de ese congreso para leerlas y dar traslado de las mismas al comité técnico del Plan Estatal de la Bicicleta para que las tengan en cuenta. Estaré encantado si me las hace llegar.

La propuesta que se presentó en el año 2015 a la Cecir entiendo que tácitamente está decaída, porque es evidente que no se ha contestado. También he dicho que el contexto del año 2015 no era el más apropiado para esto. Se presentó una propuesta que no solamente contenía modificaciones en los complementos específicos de los examinadores, sino que también afectaba a otras escalas dentro de la Dirección General de Tráfico. Como me gusta mirar más al parabrisas que al retrovisor, porque el retrovisor es más pequeño y, además, hay que mirar siempre hacia delante, vamos a rehacer la propuesta de la Cecir de subida del complemento específico y la vamos a negociar con Función pública, refiriéndonos solamente a los examinadores. Dentro de los proyectos que puede haber para mejorar las condiciones económicas de varios colectivos de funcionarios dentro de la Dirección General de Tráfico, entendemos que esto se puede negociar, pero hacerlo en conjunto quizá no sea operativo ni práctico. Por tanto, como lo que más nos preocupa ahora es el colectivo de examinadores, vamos a elaborar una propuesta exclusiva referida a ellos y vamos a intentar negociarla con Función pública. El tiempo nos dirá si con la situación económica, con el contexto presupuestario y con nuestros aciertos o errores logramos llevarlo a cabo. Eso es lo que le quería comentar sobre la propuesta anterior.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

10 de mayo de 2017

Pág. 28

El Consejo Superior de Tráfico no tiene coste porque está dentro de la Dirección General de Tráfico y tenemos allí nuestras instalaciones y nuestros funcionarios. Le voy a dar un dato. Para ganar eficacia y tener un equipo técnico, una consultoría técnica, porque imagínese la cantidad de documentación que va a producirse en el seno de los distintos grupos de trabajo, hemos acudido —se lo anuncio— a una empresa pública, a un organismo público que pertenece al Ministerio de Defensa, y que precisamente se dedica a cuestiones de consultorías técnicas, para que nos ayude en todo el proceso del Consejo Superior de Tráfico y de los grupos de trabajo. Como no tiene presupuesto porque contamos con presupuesto propio, no habrá problema.

No quiero que se me olvide nadie, aunque creo que ya he contestado a casi todo el mundo. No he respondido al señor Olòriz porque su intervención ha sido de cortesía, y si yo vuelvo a ser cortés, no vamos a acabar nunca.

Ha sido un placer comparecer aquí esta tarde. Muchas de sus señorías ya conocen la DGT porque tuvimos el privilegio de que nos visitaran, pero para aquellos que no la conozcan, que tengan curiosidad por verla, estoy a su entera disposición, igual que mi equipo, y estaremos encantados de atenderles como ustedes se merecen, porque para eso son los padres y las madres de la patria. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Señor director general, muchas gracias por su presencia y por la muy completa e interesante información que ha facilitado a la Comisión. Simplemente quiero señalarle —supongo que no me desautorizarán los portavoces— que la sensibilidad por el objetivo común, que es disminuir la siniestralidad e incrementar la seguridad en las carreteras de este país, lo compartimos todos los grupos parlamentarios. Aquí estamos para echar una mano en todo lo que sea posible. Cuento con nosotros porque no vamos a dejar de ayudar.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Serrano López): Muchas gracias y enhorabuena, señor presidente, por su acertada manera de llevar los debates.

El señor **PRESIDENTE**: Se levanta la sesión.

Eran las siete y quince minutos de la tarde.

cve: DSCD-12-CO-225