



CORTES GENERALES  
**DIARIO DE SESIONES DEL  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**  
**COMISIONES**

Año 2020

XIV LEGISLATURA

Núm. 259

Pág. 1

## **SOBRE SEGURIDAD VIAL**

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JUAN JOSÉ MATARÍ SÁEZ**

Sesión núm. 6

celebrada el martes 29 de diciembre de 2020

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

**Preguntas:**

- Motivo por el que el Gobierno sigue sin incluir en la lista de infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos, la infracción relacionada con el estacionamiento en plazas destinadas a discapacitados ..... 2  
Autor: Alcaraz Martos, Francisco José (GVOX).  
BOCG, serie D, número 75, de 28 de abril de 2020 PDF.  
(Número de expediente 181/000099).
- Previsiones de incluir en el Real Decreto Legislativo 6/2015, como infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos, las relacionadas con la circulación de vehículos emisores de gases contaminantes, tal y como lo han solicitado ayuntamientos como el de Barcelona ..... 5  
Autor: Alcaraz Martos, Francisco José (GVOX).  
BOCG, serie D, número 100, de 10 de junio de 2020 PDF.  
(Número de expediente 181/000294).
- Beneficios que obtendrán los conductores y/o conductoras profesionales en caso de que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se oponga a que en los cursos de formación continua del CAP se puedan impartir hasta un máximo de 12 horas de formación con aprendizaje electrónico (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/025509)..... 5  
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP).  
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP).  
BOCG, serie D, número 188, de 02 de diciembre de 2020 PDF.  
(Número de expediente 181/000622).

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 2

- Número de horas que va a permitir el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para que parte de las acciones formativas del CAP inicial puedan realizarse mediante formación online (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/025510) ..... 5  
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP).  
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP).  
BOCG, serie D, número 188, de 02 de diciembre de 2020 PDF.  
(Número de expediente 181/000623).
  - Previsiones acerca de permitir que en los cursos de formación continua del CAP se puedan impartir hasta doce horas de formación con aprendizaje electrónico (teleformación) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/025516) ..... 5  
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP).  
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP).  
BOCG, serie D, número 188, de 02 de diciembre de 2020 PDF.  
(Número de expediente 181/000624).
  - Provincias en las que las autoescuelas han solicitado que se aplique el sistema para los exámenes de conducir CAPA (capacidad de las pruebas de aptitud), así como autoescuelas o representantes de las mismas que han cursado dicha petición a la DGT (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/025612) ..... 8  
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP).  
BOCG, serie D, número 188, de 02 de diciembre de 2020 PDF.  
(Número de expediente 181/000625).
- Comparecencia del señor director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (Gómez Méndez), para informar con ocasión del programa de trabajo sobre la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030. Por acuerdo de la Comisión sobre Seguridad Vial. (Número de expediente 212/001013)..... 12
- Corrección de error ..... 30

**Se abre la sesión a las doce del mediodía.**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, iniciamos la última sesión de la Comisión de Seguridad Vial de este año 2020, al que, afortunadamente, solo le quedan tres días; un año sin duda trágico, en el que ya 70000 españoles han perdido su vida por causa del COVID-19. Les tenemos en nuestra memoria y les recordamos especialmente en estos días de Navidad. Nos acordamos también un año más de las personas fallecidas por causa de los siniestros viales, una pandemia permanente que tenemos que seguir combatiendo. En nombre de todos los que formamos parte de esta Comisión quiero trasladar nuestro afecto y nuestra solidaridad a todas las familias que han sufrido la pérdida de sus seres queridos durante este triste año 2020 y, al mismo tiempo, compartir la esperanza de que este nuevo año 2021 que está a punto de comenzar sea un año en el que la pandemia del COVID sea superada y sea también un año en el que sigamos avanzando decididamente en la reducción de la siniestralidad vial en España.

### PREGUNTAS:

- **MOTIVO POR EL QUE EL GOBIERNO SIGUE SIN INCLUIR EN LA LISTA DE INFRACCIONES QUE LLEVAN APAREJADA LA PÉRDIDA DE PUNTOS, LA INFRACCIÓN RELACIONADA CON EL ESTACIONAMIENTO EN PLAZAS DESTINADAS A DISCAPACITADOS.**  
**AUTOR: ALCARAZ MARTOS, FRANCISCO JOSÉ (GVOX).**  
**BOCG, SERIE D, NÚMERO 75, DE 28 DE ABRIL DE 2020 PDF.**  
**(Número de expediente 181/000099).**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 3

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a dar comienzo a la sesión de hoy, última como decía de este año 2020, dándole la bienvenida, en primer lugar, a la señora Goicoechea Aranguren, subsecretaria del Ministerio del Interior, a la que agradecemos su presencia, para contestar a las preguntas que aparecen en el orden del día. Damos también la bienvenida, aunque sea más habitual verle entre nosotros, al señor director general de Tráfico, señor Navarro, y le agradecemos su presencia aquí. Muchas gracias una vez más, señor director.

El primer punto del orden del día, como decía, es la contestación a preguntas. Conocen sus señorías y la subsecretaria los tiempos acordados, no es necesario agotarlos si no es preciso. Iniciamos, sin más preámbulos, con la primera pregunta: Motivo por el que el Gobierno sigue sin incluir en la lista de infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos la infracción relacionada con el estacionamiento en plaza destinada a discapacitados. Para su formulación y su defensa tiene la palabra el señor Alcaraz Martos, cuando quiera.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muchísimas gracias, presidente. Muy buenos días.

VOX realiza esta pregunta porque alrededor de 500000 personas en España sufren algún tipo de discapacidad y de ellas 60000 personas tienen prescrita la utilización de modificaciones en sus vehículos. Las personas discapacitadas tienen reservada una plaza de aparcamiento exclusivo, pero se enfrentan al incivismo de muchas personas que, sin tener la tarjeta, aparcan en esas plazas. Han sido muchos los colectivos que se han dirigido al Ministerio del Interior pidiendo que se sancione con una pérdida de puntos esta conducta incívica. Sin embargo, el ministerio dice que solamente se sancionan con pérdida de puntos las infracciones que tengan un impacto directo sobre la seguridad del tráfico. Desde el punto de vista de VOX creemos que este argumento es una excusa para que no se lleve a cabo esa sanción, porque las personas que tienen una discapacidad y tienen que buscar otro nuevo aparcamiento se exponen a la fatiga, el estrés y la distracción, que hoy en día son de las principales causas de accidentes de tráfico. Además, muchas de ellas utilizan silla de ruedas y cuando tienen que sacarla del vehículo en otra zona que no es la habilitada no tienen la suficiente holgura o la acera no tiene los bordillos preparados para el acceso desde el vehículo o incluso tienen que salir por la parte de atrás, arriesgando la vida.

Por ello preguntamos si el Gobierno tiene intención de sancionar estas conductas con pérdida de puntos, como están pidiendo distintos colectivos de personas afectadas por minusvalía, para evitar estos actos incívicos que, lamentablemente, están realizando algunos ciudadanos.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.  
Señora subsecretaria, cuando usted quiera.

La señora **SUBSECRETARIA DEL MINISTERIO DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Muchas gracias, presidente.

Buenos días, señorías, lo primero es que no puedo por menos que sumarme a las declaraciones de afecto y solidaridad del presidente de esta Comisión para todos los fallecidos, víctimas y familiares de enfermos de COVID y, por supuesto, también a la manifestación de esperanza para el próximo año y a esa esperanza en materia de reducción de siniestralidad vial, en la que tanto colabora esta Comisión y en la que se está haciendo un trabajo conjunto que esperemos sea de verdad satisfactorio para la sociedad española.

En relación con la pregunta, señoría —que ya en su momento fue objeto de contestación, aunque esta oportunidad que ahora me brinda la pregunta oral me permitirá quizá explicarlo un poco más—, mantenemos la misma línea de la contestación que en su momento formulamos. Lo cierto es que nosotros no tenemos la intención de llevar a las sanciones de pérdida de puntos el que se aparque en las plazas destinadas a discapacitados, y no por una falta de sensibilidad precisamente con ese colectivo, sino porque, efectivamente y como ha dicho en la formulación, entendemos que en España —y ya voy a referirme a la contestación que dimos en su momento, aunque sin duda podría ampliarla—, al igual que en los países de nuestro entorno, el permiso por puntos se configura como una herramienta de mejora de la seguridad vial —eso es importante destacarlo—, es decir, actuaciones que puedan devenir en riesgo para la vida y para la salud de quienes transitan por nuestras vías. Por ese motivo y partiendo de esa base, no todas las infracciones que contempla nuestra normativa están incluidas en ese catálogo, solamente aquellas que suponen un peligro grave contra la seguridad vial como, por ejemplo, aquellas que están vinculadas a la velocidad, al móvil, a las distracciones en general, el cinturón de seguridad, los adelantamientos. Esas son las que llevan aparejada la pérdida de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 4

puntos. Además, así lo decidió en su momento el propio Parlamento cuando en 2015 el Ministerio del Interior presentó el anteproyecto de ley de tráfico y circulación de vehículos a motor. En aquel momento sí se volcaron en el anteproyecto de ley todas las sanciones graves y muy graves con pérdida de puntos. De esa propuesta inicial, en la ley finalmente se quedaron 27 sanciones punibles con la pérdida de puntos. Y entre ellas sí es cierto que se incluyó también el estacionamiento en carril bus, pero los tiempos posteriores demostraron que realmente eso acababa matando el sistema de puntos porque eran muchas las infracciones realizadas y realmente el tema del aparcamiento en las ciudades no se puede resolver a través de las sanciones de retirada de puntos. Eso es lo que se entendió desde la DGT, desaparecieron ese tipo de sanciones o ese tipo de infracciones de entre las que suponían la detracción de puntos y, desde luego, lo que hizo España fue seguir los criterios de un documento de la Comisión Europea, un documento fundamental en materia de seguridad vial en Europa y, por tanto, también en España, que no deja de ser además copartícipe en este tipo de documentos europeos en los cuales se recalca, como el primero de los puntos y conclusiones, que hay que incluir únicamente aquellas infracciones que supongan riesgos graves en materia de seguridad vial.

Eso no significa en modo alguno que no seamos absolutamente sensibles desde el Ministerio del Interior y desde la DGT con el colectivo de discapacitados. Antes bien, el estacionamiento en lugares habilitados por la autoridad municipal como zonas de aparcamiento reservado para usos de personas con discapacidad sin que tengan la colocación del distintivo que lo autoriza es una causa concreta para acordar ni más ni menos que la retirada y depósito del vehículo. Así lo establece la propia Ley sobre tráfico, circulación de vehículos de motor y seguridad vial. Y esa retirada de vehículo ya es una medida disuasoria sumamente importante que en este caso aplicaría la autoridad municipal. Además, conforme a lo dispuesto en el artículo 76 d) de la misma Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, estacionar en las zonas señalizadas para uso exclusivo de personas con discapacidad tiene la consideración de infracción grave y le corresponde una sanción de 200 euros.

Con esto demostramos, por supuesto, el enorme interés en garantizar las plazas a discapacitados, pero no consideramos que deban incluirse entre aquellas que supongan la detracción de puntos.

Con esto daría por finalizada la contestación.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora subsecretaria.  
Tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Gracias, presidente.

Simplemente confirmo lo que ya ustedes respondieron, que no consideran una falta grave el hecho de exponer a que personas con minusvalía tengan el riesgo que conlleva irse a otra zona para aparcar y al sacar su silla de ruedas exponerse al tráfico. Ustedes no lo consideran grave, pero créanme que tanto las asociaciones de víctimas de accidente de tráfico como las asociaciones de minusválidos si lo consideran grave. Por lo tanto, entiendo que hay una falta de empatía hacia este colectivo.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Alcaraz.  
Señora Goicochea.

La señora **SUBSECRETARIA DEL MINISTERIO DEL INTERIOR** (Goicochea Aranguren): No me gustaría que quedara un equívoco. Sí lo consideramos grave, lo consideramos antisocial y lo consideramos absolutamente incívico, pero no es un riesgo para la seguridad vial. De aquí no se desprende un riesgo de muerte, de accidente con resultado de lesiones para quien lo haga y por ese motivo, aun siendo grave y teniendo la penalización que antes he dicho, lo que no supone es retirada de puntos. Y no solamente lo consideramos grave sino que, además, nos lo creemos y desde la DGT se impulsó una campaña, que no sé si recordarán, de publicidad en la que se hacía algún paralelismo con qué se siente cuando no tienes tu asiento en el teatro o en la ópera cuando lo has comprado o qué se siente cuando tienes una mesa reservada y te dejan sin ella en el restaurante porque ha llegado alguien. Por supuesto, nos lo tomamos absolutamente en serio y es grave, pero no detraemos puntos.

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 5

- PREVISIONES DE INCLUIR EN EL REAL DECRETO LEGISLATIVO 6/2015, COMO INFRACCIONES QUE LLEVAN APAREJADA LA PÉRDIDA DE PUNTOS, LAS RELACIONADAS CON LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS EMISORES DE GASES CONTAMINANTES, TAL Y COMO LO HAN SOLICITADO AYUNTAMIENTOS COMO EL DE BARCELONA.

AUTOR: ALCARAZ MARTOS, FRANCISCO JOSÉ (GVOX).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 100, DE 10 DE JUNIO DE 2020 PDF.

(Número de expediente 181/000294).

El señor **PRESIDENTE**: La siguiente pregunta, también del señor Alcaraz, ha sido retirada.

- BENEFICIOS QUE OBTENDRÁN LOS CONDUCTORES Y/O CONDUCTORAS PROFESIONALES EN CASO DE QUE EL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA SE OPONGA A QUE EN LOS CURSOS DE FORMACIÓN CONTINUA DEL CAP SE PUEDAN IMPARTIR HASTA UN MÁXIMO DE 12 HORAS DE FORMACIÓN CON APRENDIZAJE ELECTRÓNICO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/025509).

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP).

MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 188, DE 02 DE DICIEMBRE DE 2020 PDF.

(Número de expediente 181/000622).

- NÚMERO DE HORAS QUE VA A PERMITIR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA PARA QUE PARTE DE LAS ACCIONES FORMATIVAS DEL CAP INICIAL PUEDAN REALIZARSE MEDIANTE FORMACIÓN ONLINE (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/025510).

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP).

MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 188, DE 02 DE DICIEMBRE DE 2020 PDF.

(Número de expediente 181/000623).

- PREVISIONES ACERCA DE PERMITIR QUE LOS CURSOS DE FORMACIÓN CONTINUA DEL CAP SE PUEDAN IMPARTIR HASTA DOCE HORAS DE FORMACIÓN CON APRENDIZAJE ELECTRÓNICO (TELEFORMACIÓN) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/025516).

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP).

MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 188, DE 02 DE DICIEMBRE DE 2020 PDF.

(Número de expediente 181/000624).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a ver acumuladamente las siguientes tres preguntas. La primera de ellas, sobre beneficios que obtendrán los conductores y/o conductoras profesionales en caso de que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se oponga a que en los cursos de formación continua del CAP se puedan impartir hasta un máximo de doce horas de formación con aprendizaje electrónico.

La segunda, sobre el número de horas que va a permitir el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para que parte de las acciones formativas del CAP inicial puedan realizarse mediante formación online.

La tercera, sobre las previsiones acerca de permitir que en los cursos de formación continua del CAP se puedan impartir hasta doce horas de formación con aprendizaje electrónico.

Para su formulación o su defensa tiene la palabra el señor Mateu por el Grupo Popular.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Gracias, presidente.

Buenos días, señora subsecretaria. Bienvenida.

Quiero unirme a este recordatorio de todas las víctimas que han fallecido este año de COVID-19 y mandar nuestro cariño y afecto a todas sus familias en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 6

Señor presidente, doy por reproducidas las preguntas advirtiendo de que no estamos satisfechos con la contestación que fuera de tiempo se ha dado a estas preguntas que han ocasionado la reconversión por escrito.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mateu.  
Señora subsecretaria.

La señora **SUBSECRETARIA DEL MINISTERIO DEL INTERIOR** (Goicochea Aranguren): Pido disculpas porque ¿a qué tengo que proceder?

El señor **PRESIDENTE**: A contestar.

La señora **SUBSECRETARIA DEL MINISTERIO DEL INTERIOR** (Goicochea Aranguren): Es que no he entendido bien.

El señor **PRESIDENTE**: Ha dado por formulada la pregunta. La he leído yo.

La señora **SUBSECRETARIA DEL MINISTERIO DEL INTERIOR** (Goicochea Aranguren): ¿Por formulada? He entendido por renunciada.

El señor **PRESIDENTE**: No.

La señora **SUBSECRETARIA DEL MINISTERIO DEL INTERIOR** (Goicochea Aranguren): Ahí es donde me he quedado un poco en suspenso.

El señor **PRESIDENTE**: El problema de la mascarilla.

La señora **SUBSECRETARIA DEL MINISTERIO DEL INTERIOR** (Goicochea Aranguren): Las disculpas las pido yo, por favor. He oído mal.

En este caso se trata de una pregunta que corresponde al Ministerio de Transportes y, por tanto, ahí sí que voy a remitirme a la contestación que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en concreto la Secretaría General de Transportes, ha facilitado.

Indica que el ministerio está trabajando en un proyecto de real decreto de trasposición de la Directiva 2018/645, del Parlamento Europeo y del Consejo Europeo, de 18 de abril de 2018, relativa a la cualificación inicial y a la formación continua de los trabajadores, de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera. Dicho proyecto se encuentra en una fase muy avanzada de tramitación, estando pendiente de dictamen del Consejo de Estado para su posterior elevación al Consejo de Ministros para su aprobación.

Durante la tramitación de dicho proyecto se han recibido observaciones e informes de numerosas entidades, empresas y asociaciones, así como de los órganos competentes de las comunidades autónomas y del propio sector del transporte por carretera representado en el Comité Nacional de Transportes por Carretera. Todas ellas, indica el ministerio, han sido valoradas y tenidas en cuenta, en su caso, en la redacción del texto.

Como consecuencia de todo, el mencionado proceso está previsto elevar a informe del Consejo de Estado una versión evolucionada de la que inicialmente se sometió a información pública. Por tanto, y en respuesta a la pregunta, la redacción de la norma es fruto de un completo proceso en el que se han tenido en cuenta todas las posiciones sobre la cuestión, siendo prematuro indicar cuál será la redacción final, pues aún están pendientes de redacción tanto el texto final de la norma tras la audiencia pública, la elevación a informe del Consejo de Estado y la consideración de sus observaciones y el trámite final de elevación al Consejo de Ministros para su aprobación.

Por lo que me indica el Ministerio de Transportes y me pedía que trasladara a sus señorías, esta norma tiene dos objetos principales, además de la trasposición de la directiva ya indicada, la mejora del sistema de formación CAP de los conductores, que se estableció en el año 2007, y que, por tanto, requiere de actualización a las circunstancias actuales. Las principales medidas que recoge el anteproyecto pueden enmarcarse en dos grandes epígrafes, medidas de fomento y mejora de la formación CAP para el conductor y el fomento y mejora de sistemas de formación para centros de formación con el establecimiento

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 7

de procedimientos de gestión administrativa más ágiles, impulso de las TIC, flexibilización de requisitos exigibles a los centros CAP y gestión racional de recursos humanos.

Esto es lo que me indica el Ministerio de Transportes y quedo a disposición de su señoría.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora subsecretaria.  
Señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Gracias, señor presidente.

Gracias de nuevo, señora subsecretaria. Muchas gracias por la lectura que ha efectuado de las respuestas que nos dio el ministerio, el Mitma, a las preguntas que habíamos formulado nosotros. Es un tema muy importante y usted, señora subsecretaria, no nos ha contestado a lo que nosotros queremos.

El origen de todo lo que nosotros hemos preguntado está en esa trasposición de esa directiva que usted ha dicho y esta nueva directiva tiene un fin muy específico que es modernizar la formación, dando prioridad a la seguridad vial, optimizar el consumo de combustible e introducir nuevas tecnologías como las soluciones de aprendizaje electrónico, que es lo que aquí se quiere debatir y usted no nos ha contestado a nada de lo que le hemos preguntado.

Para el Parlamento Europeo los Estados miembros deben disponer de la posibilidad de mejorar y modernizar la formación a través de este aprendizaje electrónico, basándose en las tecnologías de la información y la comunicación y garantizando la calidad también de los cursos. Evidentemente, este aprendizaje electrónico se puede aplicar tanto a la formación continua porque del tope de las treinta y cinco horas que se permiten, doce puede ser en aprendizaje electrónico y, en definitiva, Europa nos ha concedido esa libertad para que configuremos el nuevo diseño pedagógico de los cursos. Utilicémosla, es una demanda. Y, por otro lado, al margen de esta trasposición de la directiva, nos encontramos con que la estrategia para una movilidad inteligente y sostenible busca garantizar que el sector del transporte de la Unión Europea esté preparado para una economía moderna, digital y limpia y aquí cabe precisamente el aprendizaje electrónico. La formación debe facilitarse con ese aprendizaje electrónico en todos los contextos posibles y la modalidad de la teleformación es uno de los más completos.

También esta teleformación o aprendizaje electrónico puede aplicarse al CAP inicial, no solamente al de perfeccionamiento. ¿Por qué? Es muy útil para la Europa despoblada, puesto que allí deben tener también igualdad de oportunidades en el acceso a la formación como parte de la estrategia para su reactivación económica y social. Además, este aprendizaje electrónico incide ahora mismo en tres crisis que estamos teniendo: el COVID-19, la seguridad vial y la movilidad y el cambio climático. El COVID, porque no acuden a las aulas y se evitan más contagios; la seguridad vial, con menos desplazamientos, y el cambio climático, con menor contaminación al reducirse los desplazamientos a los centros de formación. Precisamente, en el proyecto de decreto que usted nos ha comentado —un tocho voluminoso— no entendemos por qué no aparece la posibilidad del aprendizaje electrónico. Como le digo, es una demanda de muchas asociaciones empresariales y del sector del transporte. Tenemos constancia de que se ha expresado la posibilidad de hacerlo al Defensor del Pueblo y al ministerio y nunca han tenido una contestación positiva; igual que usted, con todos mis respetos, tampoco nos la ha dado. Nos ha dejado como estábamos, como hemos venido aquí esta mañana. Hay un eslogan que dice «España cero, Europa doce» y que nosotros no vamos aceptar ninguna de las doce horas de formación práctica. Además, tenemos un problema que no es puntual, porque la decisión que se tome ahora puede condenar durante otros quince años —el tiempo que ha tardado Europa en modificar esta directiva— la modernización tecnológica y digital de la formación de los conductores. Por eso, señora subsecretaria, nos quedamos nuevamente sin un conocimiento sobre algo de lo que nosotros somos los portavoces debido a nuestros encuentros con los sectores afectados, que sí demandan esa formación. Además, al estar en un contexto de crisis sanitaria y económica, estos son los motivos que les vamos a dar para que ustedes tomen ya la decisión.

Estamos en una crisis sanitaria y económica sin precedentes. Las decisiones relacionadas con la formación de los transportistas afectan a su protección sanitaria, a sus oportunidades de empleo y a la capacidad productiva de las empresas del sector del transporte, al no poder actualmente disponer de conductores y conductoras con la cualificación necesaria para la movilidad de pasajeros, mercancías, etcétera. No podemos olvidar que el sector del transporte es una actividad esencial —lo ha demostrado en esta etapa dura de confinamiento que hemos vivido— que hace posible que el resto de actividades puedan desarrollarse. Desde hace tiempo y de modo creciente la falta de conductores con el CAP en vigor está limitando la operatividad y extensión de las empresas. Le voy a dar diez motivos para que ustedes

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 8

tomen ya la decisión. Seguridad sanitaria COVID, mayor tiempo de convivencia en aula igual a mayor probabilidad de contagio. Seguridad vial, mayor número de desplazamientos a los centros de formación igual a mayor riesgo. Cambio climático, como le he dicho antes. La España vaciada, mayor dificultad de acceso a la formación en las zonas despobladas donde no existen centros. Conciliación familiar, las formaciones suelen realizarse en fines de semana o tiempos de descanso de los transportistas, dificultando la convivencia familiar. La brecha digital, señora subsecretaria, vamos a tener nuevamente una brecha europea en las competencias digitales, cuando la tendencia actual es que toda la documentación de transporte sea electrónica. Voy terminando, señor presidente. Otro motivo es la innovación, la facilidad de incorporación de metodologías innovadoras virtuales y atractivas. El aprendizaje activo, la interacción y retroalimentación de lo aprendido. Recursos virtuales ilimitados, posibilidad infinita de incorporar productos digitales. Flexibilidad horaria a elección del transportista; flexibilidad del lugar a elección del transportista; flexibilidad de tiempo con la duración deseada.

Termino, señor presidente, diciéndole a la señora subsecretaria que estamos nuevamente como hemos empezado, sin tener una contestación a un aspecto tan importante, sobre todo cuando tenía que haber estado hecha esta trasposición el 20 de mayo de este presente año. Así pues, le ruego a usted, como portavoz del Gobierno de España, que traslade nuestra inquietud por este asunto al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Mitma, para que tome ya la decisión. El Consejo de Estado dictaminará y lo elevará al Consejo de Ministros.

Muchas gracias, señora subsecretaria, porque usted siempre está aquí presente en todos los acontecimientos y creo que otros no quieren dar la cara en este sentido.

Muchas gracias.

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

Señora subsecretaria, para concluir este trámite.

La señora **SUBSECRETARIA DEL MINISTERIO DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Gracias, presidente.

Gracias, señoría. He tomado nota muy atentamente de todo lo que ha dicho. Ha hecho una exposición sumamente interesante, detallada y explicada sobre el contenido de la contestación que le hubiera gustado recibir. Efectivamente, yo he leído la que ha facilitado el ministerio y no dudo de que habrá ocasión —la buscarán; estoy segura— para poder plantear el tema, hablarlo, debatirlo y evolucionar en algo tan relevante para el ámbito del sector del transporte. No tengo ninguna duda y, por supuesto, según salga de aquí, yo trasladaré sus palabras a los responsables en esta materia, porque sin duda ha quedado muy clara la importancia del tema. Espero poder hacerlo satisfactoriamente.

Muchas gracias.

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

— **PROVINCIAS EN LAS QUE LAS AUTOESCUELAS HAN SOLICITADO QUE SE APLIQUE EL SISTEMA PARA LOS EXÁMENES DE CONDUCIR CAPA (CAPACIDAD DE LAS PRUEBAS DE APTITUD), ASÍ COMO AUTOESCUELAS O REPRESENTANTES DE LAS MISMAS QUE HAN CURSADO DICHA PETICIÓN A LA DGT (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/025612).**

**AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP).**

**BOCG, SERIE D, NÚMERO 188, DE 02 DE DICIEMBRE DE 2020 PDF.**

**(Número de expediente 181/000625).**

El señor **PRESIDENTE**: Última pregunta prevista en el orden del día. Provincias en las que las autoescuelas han solicitado que se aplique el sistema para exámenes de conducir CAPA, así como autoescuelas y representantes de las mismas que han cursado dicha petición a la Dirección General de Tráfico. Tiene la palabra señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICO**: Señorías, señora subsecretaria, finalizamos el último trimestre de este año igual que lo empezamos el 1 de octubre, con su asistencia en esta Comisión para responder a aquellas cuestiones que el Gobierno se niega a contestar dentro de plazo a los diputados. Seguramente, el



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 9

Gobierno continuará a lo largo de lo que resta de legislatura incumpliendo con esa obligación de responder a los diputados y faltando al respeto a los representantes de la ciudadanía. Por tanto, será una satisfacción volverla a ver próximamente por aquí.

Como bien sabe, le voy a preguntar sobre el sistema CAPA, que creemos nosotros y el sector que fue implantado erróneamente mediante una Instrucción del 29 de enero de 2020 del director general de Tráfico, que establecía unas obligaciones de carácter general para las autoescuelas y para la ciudadanía, limitando el número de alumnos a examinar por jornada. El 2 de junio en esta misma Comisión y en sede parlamentaria el responsable de Tráfico del Gobierno señaló que en las provincias las autoescuelas les estaban pidiendo al Gobierno y a la DGT que aplicaran el CAPA. La pregunta que le formulamos por escrito fue en qué provincias las autoescuelas lo habían solicitado y qué representantes habían hecho tal petición. Fuera de plazo, y ya convertida la pregunta escrita en oral —como viene siendo tradición—, el Gobierno nos respondió remitiéndose a la comparecencia del director general de Tráfico de 2 de junio en la que no respondió a las preguntas que le formulamos. Días después, se duplicó la misma pregunta. Bendito error, porque sirvió para que el Gobierno respondiera de forma distinta a lo contestado diez días antes. Es curioso, esta vez nos dijeron que eran cuatro provincias las que habían solicitado la aplicación del sistema CAPA: Cantabria, Granada, Jaén y Almería. Cuatro provincias de las cincuenta existentes en España o, si lo prefiere, una comunidad de las diecisiete comunidades autónomas. Ninguna ciudad autónoma parece que lo haya solicitado. Rebobinemos, señora Goicoechea. El 2 de junio el responsable de Tráfico del Gobierno nos dice que en las provincias las autoescuelas piden el CAPA, que son las autoescuelas las que lo solicitan y que no se impone a nadie. Cuatro meses después, el 24 de septiembre, también en esta Comisión, el director general de Tráfico manifestó que la mayoría de las provincias querían el CAPA y, tres meses después, el 4 de diciembre, el Gobierno en respuesta escrita nos dice que esa mayoría de provincias tan solo se quedan en cuatro, cuatro de cincuenta. ¿Por qué el Gobierno faltó a la verdad a los diputados de esta Comisión el 2 de junio y el 24 de septiembre? En román paladino, señora Goicoechea, ¿cuándo el Gobierno mintió a los representantes de la ciudadanía? ¿En junio, en septiembre, en diciembre o en todas las ocasiones? **(Aplausos)**.

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

Para la contestación, tiene la palabra la señora subsecretaria.

La señora **SUBSECRETARIA DEL MINISTERIO DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Señoría, me alegro de que tengamos ocasión de plantear este tema y hablarlo, porque quizá se está produciendo un ligero equívoco. La utilización del lenguaje a veces puede dar lugar a que parezca algo que no es. Desde luego, en ningún momento se ha mentido y en ningún momento se ha intentado sustraer del conocimiento de esta Comisión el funcionamiento del sistema CAPA, el sistema de capacidad de las pruebas de aptitud. Efectivamente, tenemos una contestación por escrito, pero, como ya se ha referido su señoría a cuál es su contenido, lo que voy a hacer es quizá contextualizar un poco más esa contestación y argumentar y explicar por qué no hay ninguna contradicción en lo que hasta ahora hemos dicho. Lo cierto es que no se impone el sistema CAPA. El sistema CAPA, al que se llegó por una pequeña historia que me gustaría poder relatar brevemente a continuación, no se impone. De hecho, la DGT y su personal se esfuerzan por hacer desplazamientos a las provincias para poder explicar el sistema CAPA y para que se vayan sumando a ese sistema. Efectivamente, sí son la mayoría de las provincias en este momento las que tienen el sistema CAPA no impuesto. Dado que no es impuesto, entendemos que ha habido un proceso de conocimiento, de aceptación y, por tanto, de funcionamiento a interés de cada una de esas provincias en las que está en ese momento operativo. De las cincuenta y dos provincias españolas, en este momento lo está en todas salvo en quince provincias, en las que todavía CAPA no está funcionando. Es cierto que formalmente por escrito lo habían solicitado en la fecha en la que se contestó las que se han mencionado, pero ya antes teníamos claro el entusiasmo incluso con que algunas provincias —sobre todo las grandes, eso es cierto— se habían ido sumando a CAPA. ¿Por qué? Porque CAPA es un sistema, que finalmente se tuvo que arbitrar como consecuencia del funcionamiento de un grupo de trabajo, que tuvo que ir salvando sucesivas dificultades que se estaban planteando con el sistema de realización de exámenes. Seguro que sus señorías lo saben perfectamente, pero no puedo por menos que citar un poquito de historia para contextualizar la contestación.

En un inicio, los profesores de autoescuela disponían del cupo. El cupo significaba que podían presentar a los exámenes cuatro alumnos por semana; no podían presentar más. En ese momento, la asociación de autoescuelas CNAE lo denuncia, porque considera que es un sistema absolutamente

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 10

rígido y que impide la libre competencia, y los tribunales le dan la razón. Entramos en una segunda etapa, y el sistema es secuencial. ¿Qué significa esto? Pues que, según se van pidiendo los exámenes, se va dando la cita. ¿Qué es lo que pasa con el sistema secuencial? Es una evolución en la que vamos viendo cuáles son los problemas que surgen, y lo digo en primera persona del plural, haciendo referencia a lo que ha sido el funcionamiento de la DGT con distintos equipos durante estos tiempos; siempre, y con la mejor intención, se van buscando procedimientos diferentes. Pero las autoescuelas, sobre todo las pequeñas, consideraban que el sistema secuencial beneficiaba a las grandes, que se producía un acaparamiento de esos días y horas de realización de exámenes y que esto perjudicaba, sobre todo, a las pequeñas. Resultado: se denuncia el sistema, en este caso ante Competencia, en concreto de Cataluña y de Madrid; Competencia les da la razón porque se considera que el sistema secuencial no es ni equitativo ni proporcional; se pide que se busque un sistema que permita resolver esos problemas que planteaba la secuencial, y se sanciona a la DGT y a las autoescuelas. Entonces, se crea un grupo de trabajo, que crea el sistema CAPA y empieza a aplicarse, efectivamente, en la fecha que ha citado su señoría. Lo que hace es buscar casi un algoritmo, como diría Pere Navarro, el director de Tráfico, buscar reglas de proporcionalidad, de tal manera que haya una relación entre la capacidad de examen de cada jefatura provincial y el cálculo de la demanda que se está produciendo en esa provincia, y se establezcan unos ciclos temporales diferentes según sean las cifras anteriores. De esta forma, se van asignando las pruebas y se consigue un espectro más amplio de prueba, tanto para las autoescuelas grandes como para las pequeñas, y se da certeza, además, de cuándo se van a producir los exámenes, lo que mejora también la calidad del sistema para quienes se tienen que presentar. Es cierto que esto supone un pequeño beneficio para aquellas autoescuelas que consiguen más aprobados y no tanto para aquellas que tienen un porcentaje menor de aprobados, con lo cual, además, incentivamos a que se llegue mejor preparado a los exámenes, porque no deja de ser un sistema que tiene su importante gasto. Asimismo, con el sistema CAPA se ha conseguido, gracias a todo este mecanismo, que se aumente en un 10% los aprobados y que se tenga la certeza de cuándo se van a realizar esas pruebas.

Creo que con esto sí queda contestada la pregunta de su señoría, aunque quedo a su disposición, por supuesto, para cualquier ampliación que considere.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Goicoechea.  
Señor Gamazo.

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

Señora Goicoechea, le doy las gracias por su respuesta, pero le voy a hacer dos recomendaciones. Una es que salgan de los despachos, por lo menos de los del Ministerio Interior. Si de los de la DGT no salen, salgan ustedes de los despachos y entérense de que no hay nadie que quiera el CAPA, ni el sector de las autoescuelas ni la ciudadanía. Los ciudadanos que quieren obtener el permiso de conducir para acceder al mercado laboral, para acceder a una oposición o, simplemente, porque desean ser libres y conducir, no pueden soportar retrasos, en algunos casos de seis meses, en todas las provincias. Es un auténtico desastre.

Si hacemos una cronología, el año pasado, 2019, CNAE se opuso al CAPA porque decía que pretendía imponer un método arbitrario, que gravaba la escasez de pruebas de circulación y las creaba donde antes no las había, perjudicando, precisamente, a las autoescuelas más pequeñas. En marzo del año pasado, la Asociación Provincial de Autoescuelas de Sevilla solicitó la inmediata retirada del CAPA, por injusto y arbitrario. En diciembre del año pasado, la Asociación Provincial de Autoescuelas de Ciudad Real señaló que el CAPA no debe instalarse en la provincia, ya que podría provocar el cierre de las autoescuelas, en los últimos años más de setecientas, según salió publicado en algunos medios de comunicación. En mayo de este año, las autoescuelas de Jaén se quejaron del CAPA y de la reducción masiva de exámenes, perjudicando a los ciudadanos. En junio, las autoescuelas de la provincia de Barcelona solicitaron la retirada del CAPA. Para la Asociación de Empresas Formadoras en Seguridad Vial, Formaster, el CAPA perjudica seriamente a las autoescuelas. La Federación de Autoescuelas de la Comunitat Valenciana comunicó en octubre de este año a Tráfico que el CAPA les había sido impuesto, que ellos no lo habían solicitado, y le rogaban que implantaran el sistema anterior. Señora subsecretaria, como bien sabrá, la Federación de Autoescuelas de Canarias ha estado durante todo el año quejándose del CAPA. Ha llegado a presentar ante la Audiencia Nacional un recurso, que fue admitido a trámite, en contra de la instrucción del CAPA. La Audiencia Nacional ha abierto pieza de medidas cautelares solicitadas, dándole diez días al ministerio para que exponga lo que estime procedente sobre la medida cautelar de suspensión del acto

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 11

recurrido. ¿Nos podría avanzar qué va a estimar el ministerio del que usted es subsecretaria sobre la medida cautelar de suspensión de la instrucción del CAPA?

Finalizo, señor presidente, porque el tiempo se agota. Señora subsecretaria, teniendo en consideración la relación de asociaciones de autoescuelas que no quieren el CAPA, teniendo en cuenta las medias verdades o las medio mentiras del Gobierno en todas estas respuestas que nos ha dado durante los últimos meses —han pasado del ‘todos quieren CAPA’ al ‘solo cuatro quieren CAPA’, por escrito y con nombres y apellidos— y conociendo el recurso admitido por la Audiencia Nacional contra la instrucción de la DGT, que asfixia a las autoescuelas y perjudica a la ciudadanía, ¿piensa el Gobierno seguir manteniendo este sistema de cupo encubierto de alumnos en función del número de examinadores de cada jefatura provincial, que es el auténtico problema?

Termino con la segunda recomendación. Dedíquense a dignificar el servicio público de exámenes de Tráfico. Antes de la moción de censura, el Gobierno del Partido Popular se dedicó a dignificar el puesto del funcionario examinador. Ustedes llevan 942 días en el Gobierno, 942 días en los que se ha ido envileciendo ese servicio público, perjudicando a los ciudadanos. Pónganse a ello, porque hay propuestas a las que hacen caso omiso. Y, por favor, no nos falten a la verdad. **(Aplausos)**.

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

Señora Goicoechea, aunque haya agotado sus cinco minutos, el portavoz ha planteado muchos temas y, por tanto, puede concluir este trámite. Tiene usted la palabra.

La señora **SUBSECRETARIA DEL MINISTERIO DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Muchísimas gracias, presidente. Pido disculpas por haber superado antes el tiempo.

Es más complejo de lo que está planteando su señoría. No se reduce únicamente al CAPA lo que ha venido a plantear sobre los exámenes en un momento como este, en un año absolutamente singular. Quiero aprovechar este momento para agradecer públicamente a nuestros examinadores la magnífica labor que han hecho, su enorme esfuerzo para seguir realizando exámenes en un momento en el que tienen que compartir un espacio muy pequeño con los examinandos. Han hecho su trabajo con absoluta dedicación, lo que ha permitido realizar exámenes, a partir del momento en que ha sido posible, en un número muy superior al habitual durante el verano. Nosotros no solo los dignificamos, sino que además incorporamos examinadores a la plantilla mediante la oferta de empleo público, y seguiremos haciéndolo. Estamos buscando fórmulas para poder incrementar el número, porque creemos que la dignidad de su tarea y sus capacidades para desarrollarla adecuadamente dependen de que sean suficientes. Por supuesto, estamos siempre abiertos a todo lo que se nos pueda decir para mejorar el servicio público del que somos responsables. La DGT tiene un contacto absolutamente constante con las jefaturas, con las autoescuelas y con sus asociaciones y representantes, y sé que están llegando valoraciones del CAPA mucho más positivas. En cualquier caso, es un sistema que es consecuencia de sanciones a la DGT por el modelo anterior, que a su vez fue consecuencia de recursos estimados del modelo que le precedía. Seguiremos estudiando modelos posibles para mejorar el servicio público.

En cuanto al recurso, todo puede ser recurrido, evidentemente, y nosotros tendremos que evaluar cuál es nuestro planteamiento ante la suspensión solicitada por la Audiencia Nacional. Pero nosotros necesitamos un modelo para seguir haciendo exámenes, que es lo que estamos haciendo, y para recuperar la bolsa que, como consecuencia del COVID, se ha generado. Continuaremos haciendo eso, porque es nuestra responsabilidad.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora subsecretaria, por su disponibilidad y su presencia en la Comisión, y por sus respuestas a las llamadas que le hemos hecho en dos ocasiones. Confiamos en poder verla por aquí, aunque no sea en un trámite parlamentario de preguntas sino de comparecencia, para explicar algunas de las cuestiones relacionadas con la seguridad vial, en la que usted es competente.

Muchas gracias y feliz año 2021.

La señora **SUBSECRETARIA DEL MINISTERIO DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Despedimos a la señora subsecretaria y damos paso al siguiente punto del orden del día en un par de minutos. **(Pausa)**.

Señorías, continuamos la sesión.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 12

Antes de dar paso al siguiente punto del orden día, quería informarles de que estamos tratando con el ministerio —hemos hablado con el ministro y con su gabinete— la posibilidad de que en el mes de enero se produzca la comparecencia del ministro para informar sobre las reformas legales que ha puesto en marcha ya el Gobierno y también para sustanciar algunas comparecencias que han sido solicitadas. Estamos buscando fecha, ya que el ministro tiene disponibilidad para estar aquí en el mes de enero. También intentaremos continuar con el programa de comparecencias que hemos aprobado con ocasión de la elaboración por el Gobierno de la estrategia de seguridad vial 2021-2030, de la que hablaremos ahora. Y comenzaremos el año con unas jornadas sobre formación, de las que ya hablamos en la reunión de Mesa y portavoces, por un acuerdo al que llegamos con Fesvial, la Fundación para la Seguridad Vial, con los catedráticos señor Montoro, de la Universidad de Valencia, y señor Llamazares, de la Universidad de Madrid. Por otra parte, una primera jornada sobre la importancia de la formación de los conductores la podríamos celebrar en la última semana de enero o en los primeros días del mes de febrero —ya les informaremos al respecto—, a la que serán invitados todos los miembros de la Comisión para que quien quiera pueda unirse a ese seminario, a esa jornada de formación, que yo creo que puede ser muy interesante para los que forman parte de esta Comisión.

### **COMPARECENCIA DEL SEÑOR DIRECTOR DEL OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (GÓMEZ MÉNDEZ), PARA INFORMAR CON OCASIÓN DEL PROGRAMA DE TRABAJO SOBRE LA ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD VIAL 2021-2030. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL. (Número de expediente 212/001013).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al segundo punto del orden del día, comparecencia de don Álvaro Gómez Méndez, director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General del Tráfico. Esta comparecencia forma parte del programa de trabajo acordado por la Comisión con ocasión —como decía— de la elaboración por parte del Gobierno de la estrategia de seguridad vial 2021-2030. El señor Gómez es responsable —si no me equivoco—, dentro de la Dirección General de Tráfico, de la coordinación de los trabajos de la estrategia y, por tanto, consideramos que es la persona idónea —también lo ha considerado el señor director general, el señor Pere Navarro— para iniciar la serie de comparecencias que vamos a celebrar durante los próximos meses dentro del programa de trabajo —como decía— que hemos acordado. Agradecemos su disposición y su disponibilidad para comparecer en el día de hoy, teniendo en cuenta, además, que hemos cambiado en dos ocasiones la fecha prevista por problemas de agenda parlamentaria. Así que, muchísimas gracias, señor Gómez. Cuando usted quiera, tiene la palabra, por un tiempo de treinta minutos, para hacer una exposición detallada de los trabajos que ha iniciado y que ya lleva meses elaborando el Gobierno. A continuación, los portavoces de los grupos intervendrán por un tiempo de cinco minutos y cerrará el trámite el señor Gómez Méndez contestando, aclarando o añadiendo lo que él considere oportuno. Yo creo que el tiempo previsto es suficiente para desarrollar la comparecencia y que esta sea útil para todos. Muchas gracias.

Señor Gómez, tiene usted la palabra.

El señor **DIRECTOR DEL OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL** (Gómez Méndez): Muchas gracias, presidente. Buenos días.

Señorías, en primer lugar, quiero expresar mis mejores deseos de tranquilidad, felicidad y salud en estos días en los que despedimos un año tan complicado en tantos ámbitos y damos la bienvenida a un año en el que tenemos puestas muchas esperanzas, y me uno al recuerdo de las personas que en este año han perdido la vida como consecuencia de la pandemia de COVID-19.

Quiero expresar el privilegio que siento como funcionario y como técnico de la Dirección General de Tráfico por estar hoy con ustedes y compartir esta sesión, y agradecer a la Comisión su invitación y, en general, el acompañamiento que nos va a prestar durante el proceso de elaboración de la estrategia. Los retos que tenemos para la próxima década son muy importantes, exigen compromiso y liderazgo político, y este interés de la Comisión de Seguridad Vial es, desde luego, una muestra de ello. Por último, agradezco también al director general de Tráfico la confianza que tiene en mi equipo y en mí para coordinar los trabajos de elaboración de la estrategia y también para estar hoy aquí, ante la Comisión.

Voy a dividir mi intervención en tres grandes bloques. El primero sería una discusión sobre dónde estamos en términos de seguridad y siniestralidad vial y de dónde venimos; el segundo sería qué dicen los principales documentos, recomendaciones y estrategias internacionales sobre hacia dónde debemos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 13

ir en el futuro en materia de seguridad vial, y el tercero sería la situación en la que se encuentran los trabajos de preparación de la estrategia y cuáles creemos que pueden ser algunas líneas estratégicas importantes para la próxima década.

Respecto a lo primero, dónde estamos y de dónde venimos, haré un resumen muy rápido de la situación actual y evolución reciente de la siniestralidad —aunque ustedes lo conocen bien—, con independencia de que en momentos posteriores de mi comparecencia utilizaré también datos para discutir algunas líneas de trabajos futuros. En 2019 fallecieron 1755 personas en accidentes de tráfico en España, lo que significa 51 personas menos que en el año 2018 o un descenso del 3%. Por su parte, el número de personas hospitalizadas fue de 8613, lo que representa un 4% menos que en el año previo. En términos de exposición o de movilidad, podemos decir que el año pasado, tanto el parque de vehículos automóviles como el censo de conductores, aumentó un 2%, mientras que el número de movimientos de largo recorrido monitorizados por la Dirección General de Tráfico aumentó un 3%. En cuanto al reparto entre carretera y ciudad, actualmente la ciudad supone el 30% de las personas fallecidas, el 50% de las hospitalizadas y el 64% de los accidentes con víctimas.

Con este dato de 1755, la tasa de mortalidad en España se sitúa en 37 personas fallecidas por millón de habitantes. Este es precisamente el objetivo para 2020 que nos fijaba o nos fija la estrategia actual. Con este valor nos situamos por delante de países como Austria, Francia, Italia, Bélgica o Portugal. Merece la pena comentar aquí que, a pesar de que España fue un país donde el proceso de motorización se produjo con un cierto retraso respecto a los países más desarrollados de Europa, en las últimas décadas hemos convergido tanto en nivel de posesión y uso de vehículos como en nivel de seguridad vial. Hoy la tasa de motorización en España es de 632 vehículos privados por millón de habitantes —aquí cuento ciclomotores, motocicletas y turismos—, frente a un valor medio de 585 en la Unión Europea, y nuestra tasa de mortalidad es de 37 frente a un valor medio en Europa de 51. Es decir, estamos entre los países más seguros de Europa, que es la región más segura del mundo, y no son pocas las personas que opinan que si la tasa de mortalidad de España se corrigiera para tener en cuenta factores como la distancia recorrida per cápita, el número anual de visitantes extranjeros o el elevado parque de motocicletas, nuestra posición relativa sería todavía mejor. En cuanto a las principales características de la siniestralidad, atendiendo a ámbitos y colectivos destacados, el principal dato y en el que más énfasis hemos puesto es el de los usuarios vulnerables, que representan por primera vez más de la mitad de las personas fallecidas en accidentes. Hubo 381 peatones fallecidos, 80 ciclistas, 466 motoristas; una de cada cuatro víctimas mortales es un motorista.

En cuanto a las carreteras convencionales, el año pasado hubo un descenso importante del 10% en carretera convencional frente al aumento del 5% observado en autopistas y autovías. Aun así, todavía unas 900 personas fallecen en carretera convencional, lo que representa casi tres cuartos de todas las muertes en vías interurbanas. En cuanto a las ciudades, hubo 519 personas fallecidas, el 30% del total, y el porcentaje más alto —este 30%— desde que disponemos de registros; esto supone un aumento del 6% respecto a 2018. Dentro de las ciudades los usuarios vulnerables suponen el 82% de las personas fallecidas, y un dato importante es que el 70% de los peatones que pierden la vida en ciudad tiene sesenta y cinco años o más, a pesar de que este colectivo representa únicamente el 19% de la población española. En cuanto a los comportamientos de riesgo, las distracciones siguen siendo el factor concurrente más frecuente en accidentes mortales, con un 28%, seguidas del consumo de alcohol, con un 24, y de la velocidad, con un 23.

Para continuar con el debate sobre de dónde venimos y dónde estamos es imprescindible referirse a la Estrategia de Seguridad Vial actual, la Estrategia 2011-2020, que fue aprobada, primero, por el Consejo Superior de Tráfico y, luego, por el Consejo de Ministros en 2011. Esta estrategia tenía como elemento fundamental una visión relativa a que los ciudadanos tienen derecho a un sistema seguro de movilidad en el que todos, ciudadanos y agentes implicados, tienen su responsabilidad. La visión iba acompañada de cinco valores, que eran: derechos y deberes compartidos, movilidad sostenible, usuarios seguros, carreteras y entornos seguros y vehículos seguros. La visión y los valores se concretan en un conjunto de prioridades, colectivos y temas clave y objetivos operativos. Todo esto surgió de un diagnóstico muy detallado de la siniestralidad que teníamos en aquel momento y de un intenso trabajo de colaboración en el seno de los grupos de trabajo del consejo superior. La estrategia tenía trece indicadores estratégicos, de los que ahora hablaré sobre su nivel de cumplimiento. Cada uno de estos indicadores tenía un objetivo cuantitativo concreto que debía ser alcanzado en 2020 y recogía 172 medidas con un calendario de ejecución a corto, medio y largo plazo. Además, cada

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 14

medida incluía el colectivo afectado, el ámbito de actuación al que pertenecía y una descripción sobre quién era el propietario principal responsable de la acción.

En cuanto a los resultados, ya estamos casi al final de la vigencia de la estrategia; además, 2020 es un año atípico para todos los países en términos de cifras de siniestralidad, con lo cual nuestra mejor referencia va a ser 2019. De los trece indicadores estratégicos, actualmente hemos cumplido cinco, incluidos los dos principales, que serían la reducción de la tasa de fallecidos a un valor de 37 por millón de habitantes y la reducción del número de heridos hospitalizados en un 35%. En cuanto a los indicadores que, digamos, no vamos a cumplir o que están en mayor peligro de no cumplirse, hay algunos casos en los que seguramente en aquel momento fuimos demasiado optimistas, porque hace diez años nos pusimos el objetivo de que en 2020 ningún ocupante de un coche falleciera en ciudad y la seguridad activa y pasiva de los vehículos ha aumentado mucho, pero no tanto. En general, los indicadores que, como digo, pueden estar en mayor riesgo de cumplimiento son los relacionados con los usuarios vulnerables, las personas mayores y el entorno laboral.

En cuanto al grado de realización de las acciones, estimamos que más de un 90% de las acciones han sido completadas o están en grado de ejecución; en ocasiones, a pesar de que se trabaja en estas acciones, no fructifican. Sin ánimo de abrir debates paralelos, un ejemplo podría ser la formación teórica obligatoria, que era una medida prevista en la Estrategia de Seguridad Vial, en la que se ha trabajado y que por ahora no ha fructificado. Pero, como digo, en más del 90% los de los casos consideramos o hemos evaluado que las acciones se pusieron en marcha.

Paso al segundo bloque de mi intervención, sobre hacia dónde vamos y lo que nos dicen los documentos y recomendaciones internacionales. Me basaré aquí en el documento *Políticas internacionales de seguridad vial relevantes para el decenio 2021-2030*, que ha elaborado el Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Este documento consta de 238 páginas, ya está disponible en nuestra página web y también lo hemos traído en unos USB, en caso de que sus señorías quieran llevárselos. Este documento identifica las estrategias, planes, declaraciones, resoluciones e informes relacionados con la seguridad vial más importantes para el próximo decenio, que han sido realizados tanto por otros países como por organismos supranacionales.

En cuanto a los organismos supranacionales, creo que los más importantes, y de los que voy a hablar a continuación, son los documentos y recomendaciones de Naciones Unidas, la Organización Mundial de la Salud y la Unión Europea. Es inevitable comenzar hablando del primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, que fue aprobado por la Asamblea General de Naciones Unidas en marzo de 2010. En 2011, la Organización Mundial de la Salud publicaba el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, en el que introducía el concepto de cinco pilares o cinco ámbitos de intervención principales en seguridad vial. El primero era la gestión de la seguridad vial; el segundo, vías más seguras; el tercero, vehículos más seguros; el cuarto, personas más seguras, y el quinto, respuesta tras los accidentes. Esto ya se ha convertido en una terminología compartida por muchos técnicos y expertos, que a veces decimos simplemente como está determinado país en el segundo pilar o en el tercero. La Organización Mundial de la Salud, en su plan mundial, daba un inventario de principales medidas disponibles en cada pilar.

En septiembre de 2015, la Asamblea General de Naciones Unidas aprobó la Agenda 2030, un plan estratégico mundial con el horizonte 2030 que nace con la visión de transformar nuestro mundo y que representa el compromiso internacional para hacer frente a los retos sociales, económicos y medioambientales de la globalización. La Agenda 2030 reconoce la sinergia entre políticas y afirma que los objetivos y las metas son de carácter integrado e indivisible. Que los objetivos y las metas sean integrados significa que debemos aprovechar las sinergias que existen entre ellos y que sean indivisibles significa que los países deben alcanzarlos todos al mismo tiempo. En otras palabras, no se puede sacrificar una de las metas para alcanzar otras. Esta interrelación entre ámbitos políticos queda de manifiesto en la seguridad vial. Explícitamente aparecía en dos metas de la Agenda 2030: en el objetivo tercero y en la meta 3.6, que decía que debíamos reducir el número de muertes en accidentes de tráfico a la mitad en 2020, y en el objetivo 11, sobre lograr ciudades y asentamientos humanos inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Sin embargo, si analizamos el conjunto de la Agenda 2030, veremos que la seguridad vial está afectada o relacionada de alguna u otra manera con Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con la acción climática, la igualdad de género, la salud y el bienestar, las ciudades y comunidades sostenibles, la educación vial, la infraestructura, el consumo, la producción responsable y la reducción de desigualdades.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 15

Este año 2020 se han producido dos iniciativas importantes. La primera, en febrero tenía lugar en Estocolmo la tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, con representantes de organismos supranacionales, ministros y altos cargos responsables de la seguridad vial y de la sociedad civil. La conferencia dio lugar a una declaración y a un informe de recomendaciones de expertos académicos que contiene los principales objetivos y líneas estratégicas para el próximo decenio. Por último, en agosto de 2020, la Asamblea General de Naciones Unidas aprobaba una resolución en la que se proclamaba el Segundo Decenio de Acción 2021-2030 y se fijaba el objetivo de reducir a la mitad, en 2030, el número de personas fallecidas y lesionadas en el tráfico.

Voy a volver, porque creemos que es uno de los documentos clave para la próxima década, a la declaración y al informe de expertos de la Conferencia ministerial de Estocolmo. Como digo, creemos que tiene muchos elementos importantes. El primero, que ya proponía el objetivo de reducir a la mitad el número de muertos en 2030; el segundo, que afirmaba que las políticas de seguridad vial debían conjugar tres enfoques: reforzar la aplicación de los cinco pilares de la Organización Mundial de la Salud, aplicar los principios del sistema seguro e integrar la seguridad vial con otros ámbitos políticos, un aspecto al que me he referido anteriormente. Además, el informe de expertos contenía recomendaciones muy concretas. Así, respecto del cambio modal sostenible, el informe decía que debemos promover un cambio modal seguro hacia modos de movilidad sostenibles, seguros y activos, pensando fundamentalmente en los desplazamientos a pie o en bicicleta. También había recomendaciones sobre tolerancia cero con los excesos de velocidad, particularmente en flotas de vehículos públicos y privados; sobre la extensión del límite de 30 kilómetros por hora en zonas de tráfico mixto entre vehículos motorizados y usuarios vulnerables; sobre salud infantil y adolescente en las rutas escolares; sobre infraestructuras y vehículos seguros; recomendaciones sobre prácticas e informes sostenibles en las empresas, en concreto, se instaba a todas las grandes empresas a incluir información relevante sobre siniestralidad vial en sus informes de responsabilidad social corporativa. Por último, había recomendaciones sobre contratación pública y se instaba a las administraciones públicas a incluir criterios de seguridad en sus licitaciones, y sobre impulsar la implantación de nuevas tecnologías a favor de la seguridad y, en particular, la conectividad y la automatización.

Junto con estas iniciativas que podemos caracterizar como mundiales, el año pasado la Comisión Europea publicó el marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030, que ofrecía recomendaciones en la línea de las que he comentado y que también estamos teniendo en cuenta en la elaboración de la próxima estrategia.

El informe de revisión de políticas internacionales, al que ha hecho mención, analiza además treinta y ocho estrategias y planes de otros países, que pueden consultar en el informe. Utilizaré parte o algunos elementos de esta revisión que hemos hecho de estos planes cuando hable de algunas líneas de trabajo para la próxima década.

Con esto paso al tercer bloque de mi intervención, que es hacia dónde vamos y cómo están los trabajos de preparación de la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030. Lo primero que tengo que decir es que se trata de una estrategia nacional. La estrategia no se limitará a especificar los objetivos, líneas estratégicas y actuaciones que va a poner en marcha la Dirección General de Tráfico durante la próxima década, sino que constituye o debe constituir el marco de coordinación de los esfuerzos de todos los agentes públicos y privados con capacidad e influencia para mejorar la seguridad vial en nuestro país. Entre estos agentes debemos citar otros departamentos de la Administración General del Estado, las administraciones autonómicas y locales, la sociedad civil, las empresas y, por supuesto, la ciudadanía. La estrategia nace también con la visión de estar alineada con las estrategias y compromisos internacionales, en particular la Agenda 2030, de la que he hablado, el II Decenio de Acción para la Seguridad Vial y el Marco Estratégico de la Comisión Europea. También nace con la visión de estar alineada con las leyes, estrategias y planes de otros ámbitos políticos relacionados con la seguridad vial; desde luego, con la próxima ley de movilidad y la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, que está promoviendo el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, pero también con las políticas medioambientales y de otros ámbitos relacionados con la seguridad vial. Por tanto, la estrategia supone un reto de gobernanza y coordinación, al que haremos frente utilizando el foro que supone el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad vial y Movilidad Sostenible, presidido por el ministro del Interior, y también asegurando la participación de la Dirección General de Tráfico en otros foros de gobernanza liderados por otros ministerios. Como ya he comentado antes, esta Comisión de Seguridad Vial del Congreso puede desempeñar un papel básico en el aseguramiento de una gobernanza adecuada durante la próxima década.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 16

Tenemos claro el objetivo: en 2030 reducir a la mitad el número de personas fallecidas y heridas graves en accidentes de tráfico, alineado tanto con el objetivo de la Unión Europea como con el de Naciones Unidas y la Organización Mundial de la Salud. El punto de referencia que proponemos para monitorizar este objetivo es el año 2019, en el que hubo, como he dicho, 1755 personas fallecidas. Existe consenso en el ámbito internacional en que 2020 no sería un buen año base para las estrategias por la distorsión en las cifras que ha provocado la pandemia de la COVID. Todos están familiarizados con la evolución de la movilidad y de la siniestralidad vial que hemos tenido este año y, por lo tanto, nuestro punto de vista, que creo que está alineado con el de otros organismos internacionales, es el de tomar 2019 como año de referencia. Si en 2019 teníamos una tasa de mortalidad de 37 fallecidos por millón de habitantes, el objetivo para la próxima década de reducirlo a la mitad supone situarse por debajo de un valor de 20. Podemos usar como referencia un país como Noruega, que actualmente tiene una tasa de 20, y países como Suecia y Suiza, que actualmente tienen una tasa de 22, es decir, debemos alcanzar en 2030 un nivel de seguridad mayor que el que hoy tienen los países más seguros del mundo. Esto exigirá seguramente reducir hasta casi eliminar el diferencial de tasa de mortalidad que hoy tenemos respecto a los mejores países. Se trata de un objetivo enormemente ambicioso, que va a exigir esfuerzos por parte de todos, pero que creemos que puede realizarse. Ya hemos demostrado, como país, ser capaces de hacerlo, puesto que en la década 2011-2020 fuimos uno de los seis países europeos que cumplió el objetivo de reducir a la mitad el número de muertes que planteaba la Unión Europea.

Un concepto básico y central en nuestra próxima estrategia, junto con la coordinación entre administraciones y ámbitos políticos al que ha hecho mención, es el de sistema seguro. Es un concepto presente en todos los documentos y recomendaciones internacionales, así como en la inmensa mayoría de estrategias nacionales de otros países. También estaba presente en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. La próxima década debe ser la de la consolidación del sistema seguro en las políticas de seguridad vial en España. El sistema seguro –recordemos– nace como una síntesis de experiencias internacionales, como la visión cero de Suecia y la seguridad sostenible de los Países Bajos. No podemos hablar ya de conceptos nuevos: la visión cero fue aprobada en 1997 y las primeras versiones del modelo neerlandés son incluso anteriores.

Un grupo de expertos reunidos por la OCDE resumió los principios del sistema seguro de la siguiente manera: el primer principio es la tolerancia del sistema ante los errores de las personas, el segundo es la tolerancia del sistema ante la vulnerabilidad física de las personas, el tercero es el de responsabilidad compartida y el cuarto es el de enfoque integral, de manera que si una de las partes del sistema falla, las restantes partes sigan ofreciendo una protección suficiente. Estos principios nos dicen lo siguiente: primero, que los pilares deben utilizarse de manera integrada –este es el principio de enfoque integrado–, no valen las medidas aisladas; segundo, que, dentro de cada pilar, las medidas concretas deben seleccionarse y diseñarse de acuerdo con los principios de tolerancia ante el error y la vulnerabilidad física; tercero, que hay que identificar y coordinar a todos los agentes con responsabilidad y capacidad de tomar decisiones de acuerdo con el principio de responsabilidad compartida. Actualmente existe consenso en los cuatro principios del sistema seguro que he mencionado. Es la implantación práctica de estos principios lo que está centrando hoy la atención de expertos y técnicos, en particular, cómo los mismos principios, que se consideran universales, deben adaptarse a cada país o región y dar lugar a soluciones locales. En este sentido, debemos decir que cada país debe encontrar su propio modelo de aplicación de los principios del sistema seguro –también España– y creemos que esta es una de las prioridades para la próxima década. Nuestra visión del sistema seguro está muy condicionada por las experiencias sueca y neerlandesa. Muchas veces se reduce a hacer carreteras y vehículos de una determinada forma y a gestionar la velocidad como parámetro de influencia básico sobre las consecuencias de un accidente. Desde luego, el sistema seguro nos dice que tenemos que mejorar las infraestructuras y los vehículos y nos dice que tenemos que gestionar la velocidad, pero también afecta a muchos otros ámbitos de intervención de la política de seguridad vial, como intentaré poner de manifiesto durante lo que me queda de intervención.

En cuanto a los documentos que queremos producir de la estrategia, ya he comentado que la Estrategia 2011-2020 tenía un documento principal, donde ya se identificaban todas las medidas concretas que debían ponerse en marcha en diez años. Esto supone el riesgo de que la realidad cambiante nos atropelle o nos pille desprevenidos. Hace diez años seguramente pocos esperaban factores como la aparición de nuevas formas de movilidad, el auge del comercio electrónico, la irrupción tecnológica o las formas de movilidad compartida. Este es el motivo por el que la mayoría de los países están optando por



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 17

hacer un documento estratégico principal que contenga los objetivos, los indicadores y las líneas estratégicas generales para la próxima década, y después concretar las actuaciones en planes de acción de uno o dos años que puedan ir revisándose y adaptándose sobre la marcha y que, por lo tanto, puedan adaptarse a la realidad cambiante. Este es el enfoque que proponemos para la próxima estrategia. Tendremos un documento principal y planes de actuación bianuales que concretarán las medidas. También pensamos hacer una evaluación intermedia en la que se recapitulen las actuaciones realizadas y el grado de cumplimiento de los objetivos y se reflexione sobre si las líneas estratégicas deben ser reajustadas, y desarrollaremos dos planes de investigación y estudio de cinco años de duración cada uno que ayuden a disponer de mejores herramientas y criterios basados en la evidencia científica.

En cuanto a los grupos de trabajo, para la elaboración de la estrategia vamos a convocar durante el primer semestre de 2021 a distintos grupos de trabajo temáticos en el seno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. Estos grupos serán los siguientes: infraestructura segura, ciudades seguras, formación y educación, datos e investigación, vehículo y conectividad, cumplimiento de la norma, seguridad laboral, reincidentes y actitudes psicofísicas, motociclistas, ciclistas, víctimas y atención posaccidente. Dentro de cada grupo, en el que estarán representadas las administraciones y la sociedad civil, intentaremos consensuar las líneas estratégicas y actuaciones que debemos poner en marcha en los próximos diez años. La estrategia de seguridad vial, resultado de la actividad de todos estos grupos, será elevada al pleno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. Cada grupo de trabajo será dinamizado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que presentará para su discusión una propuesta de líneas estratégicas y actuaciones para la próxima década.

A continuación, seguiré el esquema de los cinco pilares de la Organización Mundial de la Salud para exponer dónde vamos a centrar la discusión en cada ámbito de trabajo. Para todo lo que sigue me he basado en nuestro análisis de la situación actual, en nuestros análisis de las recomendaciones y estrategias internacionales, en los contactos y reuniones que ya hemos tenido con administraciones y sociedad civil y en las acciones de la actual Estrategia de seguridad vial que creemos que merecen un refuerzo durante los próximos años.

En el pilar 1, de gestión de la seguridad vial, creemos que debemos trabajar en aspectos como el liderazgo, la gobernanza y la coordinación; la financiación y capacitación; los datos y el conocimiento; el intercambio de buenas prácticas y la gestión de seguridad vial laboral. He hablado ya de gobernanza y coordinación. Creemos que debemos abandonar, en la medida de lo posible, la confrontación que a veces establecemos entre agendas políticas. A veces hablamos de diferentes agendas en términos de competencia y decimos que un problema público compite con otros problemas para situarse entre las prioridades de los Gobiernos y lograr más atención y recursos. Creemos que debemos, en cierta manera, abandonar este enfoque por otro más colaborativo y, en lugar de ver una amenaza en la importancia que hoy tienen otros ámbitos políticos, aprovechar esta circunstancia para buscar alianzas. Un buen ejemplo es la agenda medioambiental que hoy está motivando y está detrás de muchas de las decisiones que sobre movilidad estamos tomando en España y, en general, en todo el ámbito internacional. Un buen ejemplo sería el límite de 30 kilómetros/hora en nuestras calles, una medida apoyada por las administraciones y organizaciones relacionadas no solo con el tráfico y la seguridad vial, sino también con el medio ambiente y la salud pública, ya que favorecer los desplazamientos a pie y en bicicleta sirve para mejorar la seguridad, la calidad del aire y la salud de la población. Creemos que las medidas que son beneficiosas tanto para el medio ambiente como para la seguridad vial tendrán más oportunidades de salir adelante si cuentan con el impulso y el apoyo de todas las administraciones y sectores implicados.

En materia de financiación, creemos que hablar de financiación de seguridad vial tiene dos caras. La primera es optimizar el uso de los fondos disponibles y la segunda es asegurar la disponibilidad de unos fondos adecuados. Para lo primero, para optimizar la forma en la que se utiliza el dinero, un punto clave será disponer de un inventario de medidas de seguridad vial con su coste y efectividad y hacer público este inventario para la consulta de todos los agentes interesados. Para la segunda, asegurar la disponibilidad de fondos suficientes, creemos que desde la estrategia podemos trabajar en las siguientes líneas: concienciar sobre el alto retorno social y económico de las inversiones en seguridad vial, utilizando para ello el inventario coste/efectividad de medidas al que he hecho mención anteriormente —como solemos decir el dinero puesto en seguridad vial es una inversión, no un gasto—; trabajar con otras administraciones responsables de gasto en ámbitos relacionados con la movilidad y la seguridad vial para asegurar una disponibilidad de fondos acorde con la magnitud del problema y, por último, facilitar el conocimiento y acceso por parte de otras administraciones públicas,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 18

particularmente gestores de infraestructura y municipios, a fondos de organismos internacionales, ya sea en forma de ayudas, subvenciones o préstamos.

En cuanto al pilar 2, sobre vías seguras, creemos que hemos mejorado mucho la seguridad en nuestra red de vías interurbanas. La red de capacidad ha aumentado desde apenas 8000 kilómetros en 1995 a más de 17000 en 2018; también creemos que los estándares de construcción de las vías nuevas han mejorado y que el nivel medio de seguridad de la red se ha incrementado con una gestión orientada fundamentalmente hacia la identificación y tratamiento de tramos de concentración de accidentes. En materia de infraestructuras, estamos en fase de transición desde un modelo basado en la construcción de vías nuevas hacia un modelo de gestión de las vías existentes. El término más utilizado durante los próximos años va ser precisamente el de procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras, que son un conjunto de métodos entre los que se incluyen las auditorías de seguridad vial, las inspecciones de seguridad o la identificación de tramos de concentración de accidentes, con los que se busca garantizar un nivel de seguridad mínimo en toda la red, identificar los tramos con un potencial de mejora más alto y seleccionar las actuaciones más adecuadas para lograr este potencial. Actualmente, la referencia más importante en procedimientos de gestión es la Directiva 2008/96, que ha sido modificada por la 2019/1936. De acuerdo con esa directiva, los procedimientos de gestión de la seguridad serán obligatorios en las vías españolas que pertenezcan a la red transeuropea, así como en las autopistas y las carreteras principales, definidas como carreteras situadas fuera de las zonas urbanas que conectan grandes ciudades o regiones. Obviamente, desde un punto de vista de la seguridad vial, lo ideal sería que estos procedimientos de gestión especificados por las directivas europeas fueran aplicados a toda la red viaria, pero esto parece estar fuera del alcance y las capacidades de muchos gestores de las vías. Tenemos que tener en cuenta que actualmente solo en la red interurbana, además de la red de carreteras del Estado, tenemos dieciséis gestores autonómicos, incluyendo las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla; cuarenta y cuatro gestores provinciales, es decir, diputaciones, cabildos y *consells*, sin incluir el gran número de municipios que gestionan una red viaria que podemos calificar de interurbana. Nuestra intención es trabajar con los titulares de las vías en armonizar los procedimientos de gestión de la seguridad y ofrecer buenas prácticas y recomendaciones sobre en qué carreteras debe aplicarse cada procedimiento.

Siguiendo con este pilar de infraestructura segura, creo que tenemos que hacer también una mención a las ciudades seguras. Como he comentado antes y es ya conocido, los datos demuestran el estancamiento, cuando no aumento, en la evolución de las cifras de fallecidos en vías urbanas durante los últimos diez años. Los usuarios vulnerables de las vías —peatones, ciclistas y motoristas— suponen el 82% de las personas fallecidas. Estas tendencias de siniestralidad de los usuarios vulnerables reflejan en parte las tendencias demográficas recientes, con una creciente población de personas mayores que en muchos casos optan por desplazarse a pie, así como el aumento en el uso de los medios de micromovilidad, como los vehículos de movilidad personal y las bicicletas. Según un estudio de la Fundación Línea Directa, realizado en diciembre de 2018, 2,2 millones de personas tenían previsto comprar un vehículo de movilidad personal en breve. En 2019, de acuerdo con nuestros datos, se produjeron los siguientes accidentes con implicación de vehículos de movilidad personal: 908 accidentes con víctimas, en los que hubo cinco personas fallecidas, 137 personas hospitalizadas y 798 heridos no hospitalizados. La preocupación es que estas cifras aumenten. Por ejemplo, el número de accidentes con vehículos de movilidad personal en la ciudad de Barcelona se multiplicó por cuatro solo entre 2018 y 2019.

También estamos viviendo una época de crecimiento del uso de la bicicleta que ha sido acelerado por la pandemia de la COVID-19. Los usuarios de la bicicleta han aumentado en casi 4,5 millones desde 2009 y, de acuerdo con las cifras del sector, el número de bicicletas vendidas aumentó más de un 20% en 2019. Es sabido que cualquiera que intente comprarse una bicicleta hoy en día va a tener que esperar meses. A este uso privado de la bicicleta debe sumarse la expansión de los sistemas de alquiler público, con un importante crecimiento del número de bicicletas públicas y estaciones. Para cerrar con la cifra de siniestralidad, en 2019 fallecieron 32 ciclistas en ciudad, que es la cifra más alta de los últimos diez años. Por lo tanto, nuestro trabajo con los municipios y las ciudades dentro del grupo de trabajo de la estrategia debe centrarse en la protección y la seguridad de los usuarios vulnerables: peatones, ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal y motoristas. Para ello, un instrumento fundamental deberá ser el diseño viario seguro y accesible como herramienta para la pacificación del tráfico. Se acaba de aprobar un límite de 30 kilómetros/hora en calles de un carril por sentido. Creo que el reto durante los próximos años, en el que ya están trabajando muchas ciudades, es lograr un diseño viario, un diseño de las calles y de las ciudades seguro y accesible y que acompañe y facilite el cumplimiento de las velocidades seguras

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 19

por parte de conductores y personas. Otros ámbitos en los que tendremos que trabajar con las ciudades son la distribución urbana de mercancías o la seguridad de las flotas de movilidad compartida.

En cuanto a vehículos seguros, tenemos que hacer mención al reciente reglamento de la Unión Europea sobre homologación de vehículos y sus sistemas de seguridad y protección. A partir de 2022, complementando los sistemas de seguridad que ya son obligatorios en los vehículos, van a ser obligatorios en todos los turismos y en muchos vehículos industriales sistemas como frenado automático de emergencia, mantenimiento de carril, detección de marcha atrás, asistente inteligente de la velocidad, detección de fatiga y atención, información de ángulo muerto o control de la presión de los neumáticos. Con estas medidas, el mercado de vehículos nuevos en Europa será el más seguro del mundo, y creemos que de esta forma —también teniendo en cuenta que la capacidad para imponer sistemas obligatorios en los vehículos nuevos es prerrogativa de la Unión Europea— creemos que las prioridades de los Gobiernos nacionales se centrarán en la seguridad del parque ya existente.

Algunas opciones que tenemos en este ámbito son las siguientes. Primero, orientar la compra del vehículo usado. En España se matricularon en 2019 1,8 millones de vehículos, pero no debemos olvidar que se transfirieron 4 millones de vehículos; es decir, el mercado de vehículos usados es más de dos veces superior al de vehículos nuevos. Y otro dato importante a tener en cuenta es el siguiente: la mitad de las motocicletas, turismos y furgonetas transferidas tienen más de once años de antigüedad. Creo que aquí podemos encontrar margen para influir sobre el comprador. De hecho, durante estos últimos años estamos viendo cómo un etiquetado oficial —en concreto el distintivo ambiental— se ha convertido en un importante factor de decisión en la compra de un vehículo usado. Es posible que esto haya tenido un efecto indirecto beneficioso para la seguridad vial, ya que los vehículos sin distintivos suelen ser vehículos más antiguos y con peores niveles de seguridad vial. Pero debemos analizar con más detalle esta relación entre el impacto medioambiental y sobre la seguridad de un vehículo y ayudar al comprador de vehículos usados a introducir criterios de seguridad vial en sus decisiones.

Otras líneas de actuación para la mejora del parque existente de vehículos es la exigencia de un nivel mínimo de seguridad en las flotas de vehículos que sean públicas o dependan de concesiones o contratos públicos. Un ejemplo de esto lo tenemos en los requisitos utilizados por el Gobierno del Reino Unido para la compra pública de vehículos. Se exige para todo vehículo comprado por el Gobierno y por la Administración central unos niveles de emisión nulos o ultrabajos y, desde el 31 de diciembre de 2020, una evaluación de cinco estrellas en las pruebas Euro NCAP. Otras líneas posibles de trabajo en seguridad de los vehículos serán la promoción mediante ayudas públicas y campañas de concienciación de la instalación de sistemas de seguridad en determinados segmentos del parque —fundamentalmente autobuses y camiones— y el uso de los seguros obligatorios de los vehículos como instrumento incentivador de conductas seguras.

Voy a ir terminando ya. Quiero cerrar las principales líneas de trabajo para el futuro con los dos últimos pilares, el de personas seguras y el de atención posaccidentes. En el pilar de personas seguras es imprescindible comenzar hablando de formación y educación. En el ámbito de la formación vial, la Comisión Europea está trabajando actualmente en una revisión de la directiva sobre permisos de conducir. Sabemos que la directiva 2006 se centraba exclusivamente en la armonización de los tipos y modelos de permisos. El proceso de obtención, en sí entendido como el modelo de formación y examen, quedaba fuera del ámbito de la directiva, pero es muy probable que la nueva directiva entre a regular aspectos del proceso de obtención del permiso. Creemos que aquí nuestra línea de trabajo, además de continuar trabajando en el modelo actual, debe ser acompañar a la Comisión Europea en esta revisión de la directiva de permisos y, posteriormente, analizar, a la luz del texto que se apruebe finalmente, si deben introducirse cambios en nuestro modelo. Pero la concepción actual de la formación y la educación vial debe ir más allá del mero proceso de obtención de un permiso de conducir. Creemos que tenemos que trabajar en ámbitos como la actualización de conocimientos de las personas que ya tienen el permiso, a través de cursos de conducción segura; la formación para ciclistas y usuarios de vehículos de movilidad personal; la formación de conductores profesionales y repartidores; la educación vial en los colegios y caminos escolares, y la educación vial en las empresas.

Dentro del pilar de personas seguras, quiero comentar brevemente también la importancia de la reincidencia. Conocemos el problema. Son pocas personas que imponen un gran riesgo para el conjunto de las personas que utilizan las vías públicas. El ejemplo más importante es el del alcohol. Apenas un 1% de los controles preventivos realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil da resultados positivos, mientras que en un 24% de los accidentes mortales al menos uno de los conductores implicados tenía una tasa positiva. Esto quiere decir que hay una gran disparidad entre las personas que conducen

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 20

tras haber consumido alcohol y los accidentes provocados por estas personas. Es necesario trabajar de manera coordinada con las administraciones de Sanidad y Justicia en actuaciones destinadas a la reducción de la reincidencia en materia de infracciones a las normas de tráfico, adoptando un enfoque integral que combine herramientas como el permiso por puntos; la normativa de obtención y renovación del permiso de conducción; la comunicación, concienciación y vigilancia; el tratamiento penal de delitos y la rehabilitación sanitaria y psicológica.

Por último, respecto al pilar de la atención posaccidente, es inevitable comenzar hablando de las víctimas. Somos conscientes de que todavía existen reivindicaciones que deben ser atendidas, con objeto de garantizar el acceso de todas las víctimas de accidentes de tráfico a servicios de atención médica y de emergencia a largo plazo de alta calidad, así como a la reinserción social y laboral y el apoyo psicológico, mental, social y legal. Trabajaremos con las asociaciones de víctimas y en coordinación con el resto de administraciones competentes. En materia de atención posaccidente, las principales recomendaciones internacionales pasan por monitorizar los tiempos de llegada de los servicios de emergencia al lugar del accidente y establecer objetivos de reducción de dichos tiempos. Puesto que la competencia sobre Protección Civil y el 112 es autonómica, trabajaremos con las comunidades autónomas, en estrecha colaboración con la Dirección General de Protección Civil de nuestro ministerio, para la recogida de esta información y el análisis de posibles actuaciones de mejora de los tiempos de llegada. Aquí creemos que cada autonomía debe ser autónoma o soberana para fijar sus objetivos de mejora de estos tiempos. Las circunstancias y la disparidad de características entre regiones es muy grande y es natural que en las regiones con menor densidad de población se tarde más en llegar al lugar del accidente, pero creemos que lo importante es monitorizar estos tiempos y analizar posibles actuaciones para su mejora.

Con esto llego al final de mi intervención. Siento si me he extendido un poco en el tiempo. Con independencia de que la intervención, los datos y el guion también estarán a su disposición, espero haberles dado una visión lo más completa posible sobre la situación actual y las perspectivas de los trabajos que está elaborando la Dirección General de Tráfico para la Estrategia de seguridad vial del próximo decenio.

Muchas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gómez Méndez.

Merece la pena, yo creo, la exhaustiva exposición que ha hecho usted, porque nos da pie para el comienzo de los trabajos que queremos hacer en la Comisión para colaborar en la definición de la estrategia de seguridad vial que está elaborando el Gobierno.

A continuación, vamos a escuchar a los portavoces de los grupos que están presentes. Empezaremos por el Grupo Vasco. La señora Gorospe tiene la palabra.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias, presidente.

Gracias, señor Gómez, por las explicaciones dadas, extensas, que son, como ha dicho el presidente, muy interesantes y necesarias para el Congreso, en ese rol, que también usted reconocía y que puede ser muy interesante de cara al futuro, de una gobernanza compartida tanto en la elaboración de la propia estrategia como en el futuro seguimiento de esta.

Se ha referido usted, en el segundo ámbito, a que han utilizado distintos informes y documentos de diferentes organismos internacionales como referencia para empezar a elaborar esa estrategia. Le agradecería —ya ha comentado que todos los datos que ha facilitado estarán a disposición de esta comisión— que nos los hiciera llegar, porque así todos beberemos y nos alimentaremos de las mismas fuentes.

Usted se ha referido a la trasposición de algunas de las directivas europeas, en concreto, por ejemplo, en relación con el vehículo seguro. Quisiera saber, además de la trasposición de estas directivas de la Unión Europea, a su juicio, qué más modificaciones normativas y legislativas deberían abordarse con carácter urgente o a lo largo de esta década con carácter más inmediato para poder responder a la situación actual y adaptarse a todos esos ejes que usted comentaba que era necesarios en esta estrategia.

Cuando hablaba usted de la situación en la que estábamos se ha referido a los trece indicadores que se fijaron en la estrategia actualmente vigente, y respecto a esos trece indicadores ha dicho que tal vez se fue excesivamente ambicioso, que se cumplieron cinco y algunos de ellos no; se ha referido en concreto a los muertos en entornos urbanos, en los coches. Del resto de indicadores que no se cumplieron, ¿cuántos considera usted que siguen estando vigentes para poder incorporarse en la estrategia actual y cuáles, por las circunstancias o por la experiencia vivida estos diez años, considera que ya han perdido vigor?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 21

En segundo lugar, ¿hacia dónde vamos en seguridad vial? Usted se ha referido a las soluciones locales y considera que se deben adaptar con un carácter local muchas pautas que se están dando, porque cada lugar tiene unas características determinadas. Me gustaría formularle dos preguntas para escuchar su reflexión: una, ¿cuáles son los elementos que más nos diferencian de esos países o Estados a los que usted se ha ido refiriendo: Noruega, Suiza, Suecia u otros, que hacen que la situación de nuestro Estado en seguridad vial sea peor y que debieran abordarse para mejorar las estrategias? Por otra parte, se ha hablado de respuestas locales, pero ¿no se debería avanzar más en seguridad vial en una vía de armonización en el ámbito de la Unión Europea? Este año no ha sido el mejor año para referirse a esto, a un movimiento global, pero lo cierto es que en un contexto normalizado —al que no sé si volveremos o no—, el espacio Schengen es el que es y nos movemos de un sitio para otro con absoluta normalidad. Desearía saber cómo se está avanzando en el ámbito de la armonización y si ese es un aspecto que debería tener un apartado concreto en la próxima estrategia.

Ha hablado usted también de gobernanza y de coordinación de gobernanza multinivel. Yo represento al Partido Nacionalista Vasco en este grupo y, por tanto, me gustaría saber cuáles son los instrumentos y las formas en las que se está materializando realmente esa gobernanza multinivel con ámbitos institucionales que también tienen competencias en materia de tráfico.

Sin más, quiero agradecerle su presencia en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Gorospe.  
Por el Grupo Republicano, tiene la palabra la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Quiero agradecer al señor Álvaro Gómez todas sus explicaciones, pero tenemos algunas preguntas para hacerle y algunas propuestas. Arreglar carreteras y vías, invertir en transporte público, pero un transporte público de calidad en todos los rincones, es invertir en salud y es invertir en bienestar. Hemos pasado muchos años viendo cómo se invertía mucho dinero en aeropuertos que han quedado vacíos, en líneas de AVE sin pasajeros y, mientras, millones de personas sufren la falta del transporte público, un buen transporte público que salva vidas más allá de la carretera, porque también las salva el reto demográfico. Son o al menos creemos que deberían ser estructuras de Estado. ¿Como piensan encarar estas mejoras?

Por otro lado, hay que apoyar el desarrollo de las fuentes de energías alternativas y sostenibles para el transporte y así reducir la contaminación atmosférica. Asimismo, se ha de promover una formación sostenible y segura. Son muchos los conductores que nunca se han puesto a los mandos de un vehículo híbrido o eléctrico o, más aún, de un vehículo automático. Cada año pasan por las autoescuelas alrededor de 400000 nuevos conductores y, según diferentes estudios, podemos afirmar que más del 80% del alumnado manifiesta que se comprarían el mismo vehículo con el que han realizado las prácticas. Sería un buen momento, el de la obtención del permiso de conducir, para acercarlos a estas nuevas tecnologías.

Sabemos que hay una heterogeneidad en el tráfico, que se tienen que integrar todos los vehículos en las vías, distintos vehículos como pueden ser bicicletas, patinetes y camiones. Queda mucho trabajo por hacer del decenio que terminamos ahora. Hemos visto en los estudios que nos dieron el otro día en la visita de la DGT que todavía queda un trabajo pendiente como es la seguridad en las carreteras convencionales, distracciones, conducción temeraria a gran velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas y, además, son infractores reincidentes. Pero nos sorprende cuando leemos los estudios sobre las políticas internacionales; en la página siete, por ejemplo, pone que las mujeres somos especialmente vulnerables. ¿Por qué? ¿Por qué las mujeres somos vulnerables todavía en materia de tráfico? En la página 23, una línea de acción es poner especial atención a las mujeres. ¿Por qué? Bravo si lo que quieren es defendernos, pero les recomiendo que pongan especial atención en los infractores recurrentes, sean del sexo que sean, y les advierto de que mayoritariamente son hombres.

Las autoescuelas son centros docentes facultados por la Dirección General de Tráfico para impartir de forma profesional la enseñanza de conocimientos, comportamientos, habilidades, aptitudes y valores a los aspirantes para la obtención de alguno de los permisos de conducir. Pero no solamente se forma a aspirantes, también acuden a las aulas los conductores infractores en los cursos de la reeducación y sensibilización viaria para recuperar los puntos del permiso de conducir. ¿Se prevé en esta estrategia una formación continua del conductor? Ya nos ha explicado que sí, pero ¿cuál va a ser esta estrategia? Desde que se obtiene el permiso de conducir hasta que finaliza la vida del conductor no recibe ninguna formación. Estaría bien que cuando se renueva el permiso de conducir existiera esta formación, una formación que podría ser incluso sin examen. La materia de tráfico es viva y muy cambiante y la renovación del permiso

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 22

de conducir sería un buen momento. Debemos ser valientes y afrontar estos cambios estructurales. Evitaríamos accidentes y sanciones por los desconocimientos de la norma.

Los cursos de reeducación y sensibilización para recuperar puntos del permiso de conducir supusieron un antes y un después en la seguridad vial. Los centros de recuperación de puntos han hecho, junto a las víctimas de estos siniestros y los psicólogos, una gran labor, pero, tal como ha dicho usted, existe una minoría para los que estos cursos de reeducación vial no funcionan. ¿Cuál es la estrategia que se prevé adaptar a esta minoría de conductores que atentan contra la seguridad vial en las carreteras?

En cuanto a la reducción de lesiones y muertes con los sistemas de protección y el sistema ADAS, pedimos que esto sea para toda la sociedad y no solo para una minoría. Hace poco un conocido tuvo un accidente, pudo ser muy grave, pero tuvo suerte porque conducía un coche de gama alta. Todos los airbags se dispararon y dejaron su cuerpo totalmente protegido. ¿Qué es lo que le hubiese pasado a esta persona si hubiese conducido un coche más normal? Apostamos por una formación de calidad, introduzcamos los ADAS en la formación inicial y en la formación continua de la población conductora. Seamos europeos y miremos hacia delante. Si los conductores supieran las ventajas y aportaciones de los ADAS y las nuevas propulsiones, seguramente renovarían sus vehículos mejorando así la edad media del parque móvil de España, que es uno de los más antiguos de Europa. Estamos a una media de doce años y tendríamos vehículos más seguros y eficientes. Como sociedad no podemos permitir que todavía circulen estos vehículos sin sistemas de protección. Debemos dar ayudas y formular cálculos para saber cuánto cuesta perder una vida o tener unas lesiones y si podemos invertir.

Termino con la palabra invertir, pero invertir en educación y concienciación. Quizá se terminó la época de la construcción de grandes aeropuertos e infraestructuras que no han servido para nada. Destinemos estos recursos a las ayudas para la renovación de los vehículos tanto privados como públicos. Invirtamos —y me parece que en esto estamos de acuerdo— en formar y educar.

Gracias.

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

En representación del Grupo Parlamentario Plural, tiene la palabra el señor Boadella.

El señor **BOADELLA ESTEVE**: Muchas gracias, señor presidente.

Seré muy breve. Quería hacerle algunas preguntas concretas, pero, en primer lugar, quiero agradecerle el detalle de su exposición y, por supuesto, tendré interés en conocer el informe completo si nos facilita ese *pendrive* que nos ha comentado.

Le voy a plantear algunas cuestiones puntuales. En comparecencias anteriores salió el proyecto, idea o propósito de crear una agencia de seguridad vial y me gustaría conocer su opinión sobre la necesidad de esta estructura, de este organismo, si tiene sentido o no y si debería abordarse con carácter inmediato. ¿Qué opinión le merece esta propuesta?

En relación con los diferentes informes comparativos de los distintos Estados que nos planteaba, me gustaría saber cuál es el país de referencia según esos informes —nos ha planteado diferentes soluciones en distintos países— y en qué posición está España en la tabla. ¿Cuál es la posición general en esta comparativa de los diferentes países? Como supongo que no seremos los primeros de la tabla, le pregunto qué necesitamos para mejorar más. Por supuesto, aplicar todas estas medidas que usted plantea, pero del conjunto de medidas, para ponernos en contexto en las fechas en que estamos, si tuviésemos que pedir un deseo para 2021, ¿cuál sería aquella política infranqueable, necesaria, que haría falta ejecutar sí o sí en 2021?

Y, finalmente, dos cuestiones. La primera se refiere a los vehículos de movilidad personal. Me gustaría conocer su opinión, en la medida en que generan mucha siniestralidad y esta afecta a las personas porque son elementos que se mueven en el ámbito de la ciudad. En relación con las coberturas de seguro de estos productos, me gustaría saber su opinión sobre si tendría que ser obligatoria la suscripción de un seguro para estos elementos de movilidad personal o no. Y la última cuestión, tal como se apuntaba recientemente, tiene que ver con mejores coches, mejores sistemas de seguridad y menos gravedad quizá en el accidente o en las secuelas del accidente. La pregunta sería: ¿qué parte de la seguridad vial se invierte o se enfoca a la renovación del parque de vehículos de España? Es decir, la seguridad es formación, es arreglar carreteras, es hacer frente a todos estos pilares que usted nos comentaba, pero me gustaría saber en qué medida se facilita la renovación del parque automovilístico existente.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 23

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

A continuación tiene la palabra por el Grupo Parlamentario VOX el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muchísimas gracias, presidente.

Muchas gracias, señor Gómez, por su exposición. Seguiremos examinando todos los documentos que están en la web y en el *pendrive* que ha dicho que nos va a aportar, porque sin duda van a arrojar luz sobre la línea en la que tiene que seguir trabajando esta Comisión.

Ustedes recordarán que en el año 2012 afrontamos una crisis muy importante, la cual llevó a que el Partido Popular tuviera que realizar un reajuste en el gasto prescindible, superfluo, en alguna Administración. Entre ese gasto superfluo estaba, precisamente, este observatorio. Concretamente, la DGT suprimió este observatorio y lo asumió la Subdirección General de Intervención y Políticas Viales y la Subdirección General de Análisis y Vigilancia Estadística. Por eso, ante la situación que vivimos actualmente, esta crisis, que es muchísimo peor que la que vivimos en el año 2012, y vista su experiencia, me gustaría preguntarte si realmente este observatorio podría ser asumido por algunos de los organismos de la DGT y de esa manera evitar este gasto superfluo cuando hay millones de familias que no pueden llegar a fin de mes. Y si no es así, si cree que es imprescindible, me gustaría que aportara datos concretos de por qué otra Administración no lo puede asumir como se hizo en el 2012.

También ha hablado usted sobre vehículos de movilidad personal. Recuerdo una entrevista suya de hace más de un año que vi hace poco en la que hablaba sobre la seguridad y sobre lo importante que es el cinturón de seguridad y también el casco. Hacía referencia a lo que el casco supone para salvar vidas. Usted ha comentado que los accidentes en ciudad están aumentando de forma considerable; el 30% de las muertes se produce en ciudad. Ha comentado que hay más de dos millones —casi cerca de tres millones— de patinetes eléctricos y casi cinco millones de bicicletas que circulan por nuestras ciudades. Es evidente que eso conlleva que la movilidad personal tenga mayor riesgo, porque son personas vulnerables las que circulan con ese tipo de vehículos. Recientemente, en este Congreso distintas asociaciones de víctimas del tráfico denunciaron que en la regulación de la movilidad personal en esta nueva reforma no se incluye la obligatoriedad del casco. Mi pregunta es cómo ve usted este hecho —siendo consciente de lo que usted aconseja y propone, por lo que he visto que dice en alguna entrevista—, cómo ve que su trabajo sea infructuoso y sus propias recomendaciones e incluso las de las asociaciones de víctimas del tráfico no hayan tenido éxito, porque la Dirección General de Tráfico no ha recogido ese elemento obligatorio.

Espero que tengan en cuenta muchas de las sugerencias que propuso en aquella entrevista suya, aunque luego no se han plasmado en hechos como ha podido constatar con este ejemplo. Muchísimas gracias.

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

A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Gamazo.

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

Gracias, señor Gómez, por su intervención extremadamente formativa y que leeremos detenidamente para extraer todos los datos y poder realizar todos los análisis pertinentes. Un observatorio como el que usted dirige ha de identificar los problemas para abordar las acciones pertinentes generando conocimiento, pero su finalidad no es la planificación de políticas en sí, sino la evaluación de la efectividad de las mismas. Ha hecho referencia el señor portavoz del Grupo Parlamentario VOX a que en la anterior etapa fue suprimido ese observatorio, pero no por querencia del Gobierno entrante, sino por la herencia que dejó el Gobierno saliente. Dicho y aclarado esto, la seguridad vial es una responsabilidad compartida, es una responsabilidad de todos porque nos afecta a todos, porque nos afecta individualmente y porque nos beneficia a todos. En ese sentido, en esta Comisión acordamos los grupos parlamentarios iniciar esta ronda de comparecencias el 10 y el 11 de noviembre con las representantes de las víctimas de siniestralidad vial y continuamos con usted.

Vamos a ver dónde estamos. Recientemente, la exdirectora del observatorio señaló que en 2004 solamente había un 60% de conductores que cumplía las normas en España. A ese respecto, quería saber si esos datos son ciertos, si los comparte y, si es así, en estos momentos qué grado de cumplimiento tenemos por parte de los conductores españoles de la normativa de tráfico.

Respecto a datos de siniestralidad —ya ha hecho referencia a que este año no tenemos que tenerlo en consideración, ni nosotros ni ningún otro país—, hasta el 15 de marzo, los datos fueron extremadamente

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 24

preocupantes o alarmantes, porque hubo un incremento del 9% de víctimas mortales en siniestralidad. No sé qué valoración realiza al respecto, si íbamos por una cuesta ascendente preocupante o si hubiésemos podido otra vez volver a los datos del año anterior. En los datos de veinticuatro horas de 2019 hubo una disminución en vías interurbanas de un 10% y también señalaron en el comunicado que realizaron a principios de año que hubo un aumento de los desplazamientos de un 2,5%, un aumento del parque de vehículos de un 2,2% y un aumento del censo de conductores del 1,3%. A este grupo parlamentario le gustaría saber qué previsión tiene el observatorio de estos datos para el presente año que en breve van a publicar y conoceremos.

También nos preocupa un poco el incumplimiento de los guarismos de movilidad y de siniestralidad, que no se están cumpliendo. Tras el estado de alarma, la pandemia y los toques de queda que impiden que la gente esté circulando de madrugada, se reduce drásticamente la movilidad, pero no se reduce de la misma forma la siniestralidad. Queríamos saber qué valoración hace sobre esta cuestión y qué nos puede aclarar al respecto.

Asimismo nos preocupa la siniestralidad laboral, como a usted. ¿Qué medidas ha planteado el observatorio para mejorarla? Y nos preocupa especialmente el aumento que hubo en la siniestralidad vial infantil el año pasado, en datos a veinticuatro horas. Queríamos saber, si la tiene, cuál es este año la tendencia —creo que no la han comentado—, y qué líneas estratégicas está desarrollando el observatorio en esta vía.

Pero antes de nada quería saber algo para ubicarnos. Usted es el director del observatorio y queríamos saber cuántas personas trabajan con usted, qué equipo tiene el observatorio y qué presupuesto, si tiene un presupuesto como un organismo dentro del organismo autónomo de la DGT.

Respecto a la valoración de la estrategia en la que aún estamos, la de este decenio, ha señalado que las valoraciones de todos los organismos se tienen que realizar hasta el año 2019. Nos gustaría saber cuándo las van a realizar y cuándo van a publicar el informe definitivo de valoración de la estrategia.

En relación con la nueva estrategia, que ya nos ha comentado más o menos algo de las líneas de planeamiento de la misma, nos gustaría saber si van a externalizar o si van a contratar a una empresa o persona jurídica ajena a la DGT para que realice esta estrategia, o si por el contrario la van a realizar los funcionarios o las personas que están con usted trabajando en el observatorio.

Por otra parte, tienen muchísimos datos y quiero hacerle una recomendación, una petición. Creo que falla excesivamente la falta de accesibilidad a esos datos por parte de la ciudadanía y por parte de estos diputados —que no somos más que unos ciudadanos que temporalmente estamos representando a otros ciudadanos—. Es costoso encontrar los datos y no se encuentran todos esos informes que ustedes publican. Por tanto, deberían mejorar la web o facilitar esa accesibilidad. De hecho, en alguna cuestión hemos tenido que realizar alguna pregunta parlamentaria para acceder a esos datos porque no los encontrábamos.

También ha hablado de la pacificación en la que estamos. Evidentemente, cuando se reduce la velocidad se reduce la siniestralidad, ¡faltaría más!, pero nos gustaría saber su valoración respecto a un dato curioso. En 1895 la ciudad de Madrid ya legislaba que los vehículos de motor no podían exceder de 6 kilómetros/hora. En 1900, el Reglamento para el servicio de coches automóviles por carretera del Estado estipulaba que la velocidad máxima de circulación en ciudad era de 15 kilómetros/hora. Ahora, ciento veinte años después, como medida estrella, se ha anunciado esa reducción a 20 kilómetros/hora, todo un ejemplo de una nueva mentalidad. Pero creemos que no solamente en la velocidad está el quid de la cuestión; el factor que más contribuye al número de accidentes no es solo la velocidad sino el volumen de tráfico. Nos gustaría saber cuál es su opinión, señor Gómez, si no sería más lógico reducir las intensidades de tráfico en vez de la velocidad o combinar al mismo tiempo las dos estrategias, es decir, separar los tráficos basándose en las masas y las velocidades específicas. No olvidemos —usted ha hecho mención a ello reiteradamente— que los usuarios vulnerables, como así confirman los datos, tienen un mayor riesgo de accidentes en ciudad que en vías interurbanas, pero influyen numerosos factores. Los datos señalan que el 34,3% de los peatones muertos por atropello en 2017 consumieron alcohol, drogas o psicofármacos, según las autopsias realizadas a los viandantes.

Finalizo agradeciéndole su intervención. Espero que nos dé más luces y que nos facilite todos los datos conforme ha dicho, porque es extraordinariamente importante tener toda su información para poder realizar nuestra labor parlamentaria.

Gracias. **(Aplausos).**



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 25

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

Para concluir este turno de intervención de portavoces tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Arribas.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías. Gracias, señor Gómez. En primer lugar, queremos agradecerle su análisis y su exposición sobre la estrategia de seguridad vial. La seguridad vial ha sido, es y será siempre una prioridad para los socialistas porque nuestro objetivo es lograr cero víctimas en las carreteras y hasta que no lo consigamos no vamos a dejar de trabajar en la implementación de medidas que nos permitan construir el camino hacia esa movilidad segura que pretendemos.

Señorías del Partido Popular, recordarán ustedes el aluvión de críticas que recibió el Gobierno socialista por la implantación del carné por puntos. Estoy seguro de que ahora reconocen que ustedes se equivocaron. No lo vuelvan a hacer ahora que estamos inmersos en el impulso y puesta en marcha de la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030. No es una estrategia, como decía el conferenciante, del Gobierno o de la Dirección General de Tráfico, sino que busca las actuaciones de todas las administraciones y entidades con capacidad de influir sobre la seguridad vial. La coordinación entre la Administración General del Estado, las administraciones locales y autonómicas, la sociedad civil y las empresas será fundamental para lograr el objetivo de reducir a la mitad el número de personas fallecidas y heridas graves en la próxima década. Por eso, necesitamos que todos contribuyan, y ustedes también. Los datos de la Organización Mundial de la Salud indican que entre las tres causas principales de defunción de personas entre cinco y cuarenta y cuatro años figuran los traumatismos causados por accidentes de tráfico. Por eso, reducir estas cifras debe ser un trabajo de todos; un trabajo como sociedad, para entender que la seguridad vial no solo es cuestión de unas charlas en los colegios. La seguridad vial requiere un compromiso expreso mediante inversiones y políticas transversales, como la de reducir la velocidad a 30 kilómetros/hora en las ciudades, una medida que no solo es beneficiosa para la salud, sino también para el medio ambiente.

Señorías, España consiguió en 2019 el objetivo marcado en su Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 y, como les decía, estamos ya inmersos en el desarrollo de una estrategia de acuerdo con los objetivos marcados por Naciones Unidas. Son objetivos que pasan tanto por la formación de conductores de vehículos a motor, de trabajadores de distribución o de ciclistas como por la educación vial en centros educativos, así como por la sensibilización, la mejora de infraestructuras viarias, la coordinación administrativa y la transversalidad, a la que hacía anteriormente referencia.

Señorías, desplazarse de forma segura cuando uno viene de una provincia como Ávila, con una orografía y una climatología complicadas, créanme que es algo que se agradece. Cuando el Partido Popular salió del Gobierno, mi provincia, Ávila, sufrió un recorte del 30% en agentes de la Guardia Civil, muchos de ellos de la Agrupación de Tráfico, formado por hombres y mujeres que velan por nuestra seguridad en las carreteras. Ustedes también habían frenado todos los cambios y obras relacionados con la seguridad vial en las carreteras, y le voy a poner algunos ejemplos: el cruce inteligente de Cebreros; la baja de dos radares, que nunca se sustituyeron; la paralización de la instalación de señales de advertencia de circulación de ciclistas, o del puente de La Gaznata, que eliminaba un punto negro en la N403, la carretera que va de Ávila a Toledo, y que impedía la circulación en un doble sentido. Gracias al compromiso del Partido Socialista, todo lo anteriormente expuesto ya es una realidad y se está ejecutado. Si la anterior Estrategia 2011-2020 ha funcionado es porque contaba con una base sólida, y no por la gestión del Gobierno de Mariano Rajoy. Les recuerdo que en ese periodo de tiempo el Partido Popular nombró dos directores de la Dirección General de Tráfico, el último de ellos el señor Serrano, concejal del Ayuntamiento de Sevilla, cuya mayor experiencia en la gestión del tráfico fue la de sacarse el carné de conducir. Al señor Serrano le recordamos muy bien en nuestra tierra, porque un 6 y un 7 de enero dejó...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Arribas, perdone que le interrumpa. Por respeto al compareciente y al motivo de la comparecencia, no es el día para ese tipo de debate. Asistimos a una comparecencia del director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial...

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Quiero agradecer...

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 26

El señor **PRESIDENTE**: Perdóneme un segundo. Estoy hablando yo.

Le ruego que se ataña a la cuestión del orden del día. Creo que no es el momento para ese tipo de intervención. Está en su derecho de hacer lo que quiera, pero yo le sugiero que, por respeto al compareciente, que se atenga al objetivo de la Comisión de hoy.

Gracias.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Gracias, presidente.

Por eso me sorprende que las señorías del PP tengan el atrevimiento de criticar en la anteriores comisiones al señor Pere Navarro, actual director de la DGT, que, a mi juicio, realiza y ha realizado en todas sus etapas al frente de esta institución una labor intachable.

Señorías, no sé lo que ustedes quieren, pero yo lo tengo claro: no quiero volver a anuncios de televisión que te erizan la piel ni quiero que nadie tenga que volver a llorar en fechas como estas porque un familiar no vuelve a casa. Las carreteras deben dejar de ser un lugar donde se pierden miles de vidas al año. Les pido que trabajemos todos en esta estrategia para que esto no suceda, que dejemos a un lado nuestra ideología política y actuemos en la misma línea. Los ciudadanos no entenderían que viniésemos a esta Comisión a otra cosa que no fuera la de tratar de salvar vidas.

Ayer, lamentablemente, perdió la vida un vecino de mi municipio y quiero aprovechar esta intervención para trasladar mi más sentido pésame a la familia de Adrián.

Muchas gracias, presidente. **(Aplausos)**.

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

Insisto en que el objetivo de estas comparecencias es escuchar al compareciente y hacerle las preguntas oportunas. En cualquier caso, cada grupo utiliza su turno de la manera que considera más conveniente y, por tanto, hay que respetarlo.

Para contestar a los grupos parlamentarios que hayan intervenido y para añadir lo que usted quiera, señor Gómez Méndez, tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR DEL OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL** (Gómez Méndez): Muchas gracias, presidente.

Gracias, señorías, por sus intervenciones y preguntas. Aunque hay algunas cuestiones comunes, intentaré ir respondiéndolas por orden. Con respecto a la intervención de la portavoz del Grupo Parlamentario Vasco, preguntaba dónde se sitúa la Unión Europea, dónde y de qué forma se está trabajando en la armonización de las políticas y normas de tráfico y seguridad vial en todos los países europeos. La Unión Europea tiene en marcha iniciativas importantes en este ámbito. Hay una Directiva de infraestructuras ya aprobada, que estamos trasponiendo ahora a la normativa española; el Reglamento de vehículos que he mencionado y que va a hacer obligatorios a partir de 2022 sistemas de seguridad muy importantes en el parque de turismos, autobuses y camiones; la revisión de la Directiva de permisos de conducir; la Directiva de vigilancia transfronteriza, y la Directiva sobre Sistemas Inteligentes de Transporte, ITS. Estos son algunos ejemplos de armonización de la política de tráfico y seguridad vial en Europa.

También es cierto que la Unión Europea se enfrenta o ve limitada su capacidad de actuación por el principio de subsidiariedad y hemos visto un ejemplo de ello con la Directiva de infraestructuras. Inicialmente, procedimientos como la auditoría o inspección de seguridad vial, la identificación de tramos de concentración de accidentes, eran obligatorios solo para la red transeuropea. Con la modificación de la Directiva de 2019, la Comisión intentó ampliar el ámbito de aplicación, para que los procedimientos de gestión de las carreteras fueran obligatorios en una mayor parte de la red viaria de los países. Esto dio lugar a roces con algunos países y Gobiernos nacionales, por lo que se llegó a esta solución de extenderlo a autopistas y carreteras nacionales. La Unión Europea está haciendo un trabajo importante de armonización, dentro de sus límites de actuación. También creo que vamos a movernos mucho en el ámbito europeo por las recomendaciones y las buenas prácticas. Próximamente, la Comisión va a publicar unas recomendaciones sobre límites de velocidad, que sería otro ejemplo. No se pueden armonizar en toda Europa por el principio de subsidiariedad, pero sí se pueden publicar unas recomendaciones, que luego serán seguidas por muchos países.

En cuanto a los indicadores estratégicos de la actual estrategia, cuáles están vigentes y cuáles no, creo que los trece indicadores en sí están vigentes, y en particular, un grupo de ellos —que es el que se refiere a las víctimas vulnerables: ciclistas, peatones y motoristas— está más vigente que nunca. De cara a la futura estrategia, quizá no se trate de sustituir indicadores del actual, o a lo mejor sí habría que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 27

expresarlos de otra forma, sino incorporar los indicadores que reflejen las nuevas realidades, como el uso de vehículos de movilidad personal, que es uno de los ejemplos más claros.

En cuanto a la gobernanza con las comunidades autónomas con competencia en materia de tráfico y seguridad vial, existe una Comisión Interterritorial de Seguridad Vial, creada por la Ley de tráfico, seguridad vial y circulación de vehículos a motor, que se reúne periódicamente y que incluye al director de la Dirección General de Tráfico y a los directores de las agencias encargadas de tráfico y seguridad vial de las comunidades autónomas con competencias.

En cuanto a la intervención de la portavoz del Grupo Republicano y las menciones que me ha hecho del documento que hemos publicado en la web, cualquier expresión desafortunada es responsabilidad mía; lo de las mujeres vulnerables se nos ha debido escapar. Creo que sí hemos intentado decir, siguiendo las recomendaciones internacionales, que el enfoque de género es importante en las políticas de seguridad vial. Creo que hay que explorarlo y que quizá sea un gran desconocido, porque sabemos que hay diferencias en cuanto a los medios de transporte que utilizamos para movernos, en cuanto a cómo los utilizamos, y que eso puede traducirse luego en diferencias de riesgo al salir a las vías públicas. Pero, desde luego, no queríamos caer en un lenguaje sexista ni discriminatorio; lo revisaremos, y lo que haya que corregir, lo corregiremos.

Estoy de acuerdo en que la financiación es un aspecto fundamental. Aquí también quizá el gran desafío es que la financiación en materia de seguridad vial está repartida entre muchas administraciones y entidades. El principal reto posiblemente sea la coordinación de los presupuestos, como decía antes, y asegurar con el respaldo de los datos que la inversión en seguridad vial tiene una elevada rentabilidad social y económica. Creo que muchas políticas en materia de movilidad —y esto no es una crítica, va también un poco al hilo de implementar los sistemas avanzados de asistencia a la conducción, ADAS, en todos los vehículos y la renovación de la flota— se están diseñando ahora con criterios fundamentalmente medioambientales, y yo lo apoyo. Quizá tendríamos que analizar también el componente de la seguridad vial. Muchas de las medidas que son buenas para el medio ambiente lo son para la seguridad vial, pero tal vez haya que ampliar el conocimiento sobre esta interrelación y la renovación de flotas, que es un ejemplo de política medioambiental, tal y como se está formulando actualmente. El reto es incluir la seguridad vial y, desde luego —como comentaba—, coordinarnos en cuanto a la financiación. Estoy de acuerdo con la magnitud del problema.

Respecto a los sistemas ADAS y el acceso a los mismos, creo que la discusión sobre si hay que instalar ADAS en vehículos que ya están en el mercado va a estar ahí. De hecho, la Comisión Europea publicó este año un informe sobre el coste/efectividad de instalar lo que se llama ADAS Aftermarket en vehículos del parque. Ahora mismo la tendencia es hacer esto en vehículos pesados; de hecho, la Comisión decía que lo más rentable socialmente era instalar ciertos sistemas en autobuses. Creo que empezaremos por autobuses y camiones si se llega a esta línea de incentivar la instalación de ADAS en el parque.

Respecto a la formación continua, compartiendo la importancia que le ha dado, nuestra línea de trabajo actual —que creemos que además es novedosa también en el ámbito internacional— son los cursos de conducción segura que se han propuesto en la reforma de la Ley de tráfico de manera secuencial, porque empezaremos con motoristas, seguiremos con turismos e iremos añadiendo otros tipos de vehículos, y quizá la prioridad será consolidar esta línea del trabajo. Esto respecto a los conductores que ya tienen el permiso, con independencia de que creemos que hay un colectivo, que es el del conductor profesional o que utiliza el vehículo como medio de trabajo —no solo los vehículos motorizados sino bicicleta e incluso vehículos de movilidad personal—, en el que sí hay una línea donde tenemos que dedicar muchos esfuerzos estos años.

Con respecto a los reincidentes, en concreto con el problema del alcohol —mi director a veces dice que con el alcohol lo hemos todo—, creo que se ha mejorado. Hace 10 o 15 años en los controles que hacía la Guardia Civil se detectaba un 5 o un 6% de positivos, ahora estamos en un 1%. Es cierto que bajar ese 1% nos está resultando muy complicado. Tenemos, por tanto, el enfoque sobre vigilancia del tráfico, el enfoque penal, pero donde quizá tengamos que trabajar más es en el terapéutico, en el de la revisión de aptitudes psicofísicas, en lo que ahora vamos a trabajar con las comunidades autónomas, visto que es un colectivo al que quizá no influyen las políticas penales o de intensidad en la vigilancia. Ello exigirá coordinarnos con las administraciones de salud.

Respondiendo al portavoz del Grupo Plural sobre la agencia de seguridad vial, mi posición actual es de trabajo en el marco que tenemos. Es evidente que ha habido un cambio de enfoque en el Ministerio de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 28

Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y nos parece fenomenal el impulso que va a dar a las políticas de movilidad, porque, solo si la movilidad va bien, la seguridad vial va bien. Nos parece fenomenal este paso adelante y este refuerzo de la importancia de la movilidad. Y a lo que nos obliga, y en particular a mí dentro del trabajo de la estrategia, es a coordinar su contenido con la estrategia de movilidad y las actuaciones concretas que en materia de movilidad pueda poner en marcha el ministerio o cualquier otro departamento ministerial o administración. Si la coordinación es efectiva y se hace bien, creo que podemos salir todos reforzados de esto.

Respecto a los países de referencia, al menos cuando lo medimos en tasas de mortalidad por habitantes, podríamos decir que a quienes llevan toda la vida en el grupo de cabeza ya los conocemos: Reino Unido, Suecia, Países Bajos y ahora también Noruega, que tiene la menor tasa del mundo, y el desafío sería equipararnos a ellos. Somos un país muy diferente a ellos en muchas cosas: respecto a cómo nos movemos, desde luego respecto al tiempo que estamos en la calle o al parque de motocicletas. En Europa, excepto en los países del sur de Europa, no encontramos la situación de motoristas que hay en España, con lo cual muchas veces nos vamos a referentes que nos parecen más cercanos por esta afinidad de características, como Francia, Bélgica, incluso Alemania. Creo que de los países que están a la cabeza, los países nórdicos y Países Bajos, podemos aprender mucho en el ámbito de la planificación, de cómo piensan en el tráfico, en el diseño de la infraestructura y en la gestión de la velocidad y cuál es la relación entre todos estos elementos, en que tiene que haber una correspondencia entre el uso que se hace, el tipo de persona y el vehículo que se emplea en la carretera, el límite de velocidad, el diseño, etcétera. Creo que ahí es donde más podemos aprender de estos países y donde tratamos de fijarnos más. Bien es cierto, volviendo a nuestras características, que es muy diferente diseñar carreteras en Países Bajos que en España, donde tenemos una red de 160000 kilómetros, sin contar la de ayuntamientos, y donde extender un diseño viario de esa forma es imposible y hay que priorizar.

Quiero conectar esta cuestión con una pregunta del portavoz del Grupo Parlamentario VOX, porque se habló del seguro obligatorio para vehículos de movilidad personal y del casco en vehículos de movilidad personal y ciclistas. Respecto a los vehículos de movilidad personal, hemos dicho que vamos a hacer una aproximación por fases. Hemos publicado un real decreto con las normas básicas y las características técnicas y ahora vamos a abrir un debate con los ayuntamientos para ver en qué aspectos tenemos que ir más allá en la regulación del tráfico de estos vehículos, y se incluirán aspectos como el casco y el seguro obligatorio, en qué condiciones y para qué grupos de usuarios debe pensarse. En cuanto al casco, tanto para vehículos de movilidad personal como para ciclistas, lo defendemos, somos unos convencidos, y ahí están los estudios de su efectividad. Conocemos cuál es la postura de las asociaciones de víctimas y de otros muchos agentes en el ámbito de la seguridad vial, pero es un tema controvertido. El debate sobre el casco, en concreto para ciclistas, ya surgió hace cuatro o cinco años, cuando se reformó la Ley de tráfico, y se planteó si debería ser obligatorio para todos los ciclistas o no. La conclusión fue que se hizo obligatorio para los menores de dieciséis años, sabiendo que nosotros lo recomendamos para todos, y no hay más que ver, por ejemplo, nuestros videos de campañas de concienciación, porque intentamos que no se nos escape un ciclista sin casco. Con la irrupción de los vehículos de movilidad personal, teniendo también en cuenta todas las recomendaciones internacionales y que el marco en el que estamos trabajando muchos países es el de la equiparación entre vehículos de movilidad personal y bicicleta en muchos aspectos de circulación, creo que podría volver a surgir el debate sobre el casco en estos vehículos, en qué condiciones y para qué grupos de usuarios, y, por tanto, veremos adónde nos lleva.

El portavoz de VOX ha formulado una pregunta sobre la renovación de flotas que espero haber contestado cuando mencioné el tema al hablar de la importancia de incluir criterios de seguridad entre los incentivos a la renovación del parque.

Ha habido algunas preguntas referidas a la conveniencia o necesidad del observatorio, y en este caso, en el que estamos en un tema sobre diferencias organizativas entre directores generales y personas que tienen concepciones diferentes, no sé si debo entrar. Yo solo puedo hablar de la filosofía actual, y es que dentro de una organización tiene que haber una unidad independiente de las unidades que ejecutan acciones o políticas, que en el caso de la Dirección General de Tráfico podría ser la Subdirección de Formación y Educación Vial y la Subdirección de Gestión de Movilidad y Tecnología, que son unidades implementadoras. La filosofía actual es que tiene que haber una unidad independiente que se encargue de los datos, los estudios, la planificación y la evaluación de políticas. Pero respeto cualquier otra visión sobre la organización del ámbito de la Dirección General de Tráfico que pueda haber o que haya habido.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 29

En el observatorio llevamos varias líneas de trabajo. Depende de la rotación de personal, pero somos un equipo de unas veinticinco personas, aunque estamos sufriendo pérdidas de personal, como toda la Administración. Además de todos los datos del organismo, su explotación estadística y elaboración de informes, encargamos estudios sobre seguridad vial, factores de riesgo y evaluación de políticas, hacemos la planificación estratégica del organismo, llevamos las relaciones internacionales, la representación del organismo en grupos de trabajo internacionales, así como la línea de subvenciones a asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico, de las que somos gestores, o, más correctamente, instructores. En el caso concreto de la estrategia, tenemos contratada una asistencia técnica no para la dirección técnica de los trabajos, sino para ayudarnos con la revisión de documentos, elaboración de informes, organización de reuniones, jornadas, grupos de trabajo, etcétera, labor que no podríamos llevar a cabo solo con el equipo que tenemos. Desde luego, la dirección técnica de los trabajos y la decisión sobre los contenidos me corresponde en primera instancia, después a mi director y por encima al Consejo Superior de Tráfico cuando se remitan documentos. Por tanto, es un trabajo de apoyo, más que de dirección técnica.

Enlazando con las preguntas del representante del Grupo Popular, es cierto que la intensidad del tráfico y la siniestralidad vial es un tema al que quizá no he prestado mucha atención en mi presentación, aunque lo traía en la cabeza, y hemos hablado mucho de ello en los últimos meses. Que los accidentes suben, más o menos pero suben, cuando crece la movilidad y se reducen cuando decrece la movilidad es algo intuitivo y además está avalado por muchos estudios, pero las altas reducciones de movilidad y siniestralidad de los últimos tiempos han llevado a muchos técnicos y expertos a hacerse preguntas del tipo: Si tengo que reducir a la mitad el número de muertes y lesiones en los próximos diez años, ¿qué porcentaje de reducción puedo lograr solo modulando o reduciendo la movilidad? Ahora, que estamos teniendo este debate sobre el teletrabajo, las reuniones virtuales, los desplazamientos innecesarios, cuando algunos piensan que una parte de movilidad a lo mejor no la recuperaremos después de pasar por la crisis de la pandemia de COVID, es oportuno hacer la reflexión, también desde el punto de vista medioambiental, sobre qué papel tiene que jugar la gestión de la movilidad, en particular también para reducirla, entre los objetivos de seguridad vial.

En ciudades creo que va ligado a la política de pacificación. En realidad, lo que ha ocurrido o tiende a ocurrir en todas las ciudades que han implementado zonas 30 o políticas de pacificación es que en las zonas pacificadas se pierde tráfico motorizado, seguramente porque los vehículos reducen desplazamientos o pasan a circular por otras calles. La pacificación de los centros de las ciudades conduce a una redistribución de tráfico. En las zonas pacificadas hay una reducción de tráfico que también contribuye, junto con una velocidad más baja, a mejorar el medio ambiente y reducir la siniestralidad vial.

En cuanto a la relación entre reducción de la siniestralidad y reducción de la movilidad hemos tenido diferentes fases. Nosotros mismos publicamos notas de prensa donde alertábamos de que los accidentes no se estaban reduciendo tanto como la movilidad. Es un debate que también ha habido en otros países. Se ha buscado explicaciones fundamentalmente en la movilidad, porque cuando una carretera se vacía se corre más. Bien es cierto que en el acumulado del año los datos indican que van a quedar parecidos, con lo cual veremos qué nos puede decir el análisis detallado de los datos. Ahora mismo nuestro análisis es que en determinadas épocas del año, y particularmente al final del estado de alarma y el inicio del proceso de desescalada, ha habido una desconexión entre movilidad y siniestralidad. En el acumulado del año no parece haberla, están casi parejos, pero harán falta análisis más detallados.

Estoy de acuerdo con la observación de que tenemos que trabajar la accesibilidad de los datos. En general, el tema de los datos abiertos y accesibles por parte de la Dirección General de Tráfico es prioritario para nosotros. Estamos trabajando en una nueva versión de la web, y, en paralelo, habrá una nueva versión del portal de datos abiertos. Esperamos mejorar la accesibilidad de la información, no solo la de accidentes, vehículos y conductores, que es la información que tradicionalmente se ha colgado en la web, sino también la de otros ámbitos, como exámenes de conducir, pruebas, denuncias, sistema de permiso por puntos, incidencia y pérdida de vigencia. En todos esos ámbitos esperamos que en un tiempo no muy largo haya colecciones de datos abiertos disponibles en la página web.

En cuanto a la evaluación de la Estrategia 2011-2020, esperaremos a consolidar los datos de 2020, y habrá que ver la corrección que luego se hace. Como usted comentaba, es imposible saber qué hubiera ocurrido sin COVID. Nosotros hicimos algún trabajo de predicción sobre lo que hubiera ocurrido en circunstancias normales y nos salía que hubiéramos acabado el año de manera parecida al anterior, es decir, que se hubieran compensado unos meses con otros. En términos de siniestralidad el año empezó mal, pero según otros años, por las tendencias históricas que había, hubiera podido compensarse,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 259

29 de diciembre de 2020

Pág. 30

siempre teniendo en cuenta que es imposible saber lo que ciertamente hubiera ocurrido. Si tenemos las cifras finales de 2020 en mayo o junio de este año que viene, el informe de evaluación de la estrategia anterior, que está muy avanzado, a falta de las cifras de cierre, lo tendremos poco después.

En cuanto al cumplimiento de las normas por parte de los conductores y el porcentaje de un 60% hace quince o dieciséis años, si soy sincero, no conozco cómo ha sido calculada la cifra exacta. Es difícil tener una cifra global, que incluya todas las infracciones de las normas de tráfico, porque hay muchos datos que no conocemos, por ejemplo, los municipios nos mandan información sobre las sanciones que conllevan pérdida de puntos, pero no sabemos cuántas denuncias totales se ponen. La percepción que tenemos es que se ha mejorado mucho en ámbitos como el alcohol, el uso del cinturón y el casco y la velocidad. Esta sigue siendo un tema pendiente, en el alcohol nos enfrentamos al reto de seguir bajando la cifra y, en cuanto al casco en los vehículos en los que es obligatorio, estamos con un nivel de cumplimiento muy alto.

Por último, respecto a la siniestralidad infantil o seguridad de los niños, tenemos el indicador de cero niños fallecidos en turismos sin sistemas de retención infantil. Este indicador depende mucho del accidente en concreto, pero tenemos cifras bajísimas, próximas a cero, si bien puede no cumplirse por la naturaleza del objetivo. Esto quiere decir que tenemos que seguir mejorando la seguridad de los niños en los vehículos, y ahora mismo las principales líneas están en la educación vial en colegios, caminos y entornos escolares. Estas son las dos líneas en las que trabajaremos más durante los próximos años.

Creo que no dejo nada sin contestar. Agradezco mucho su interés y la naturaleza de las preguntas, que me llevaré para tenerlas en cuenta en los trabajos. Muchísimas gracias, señorías, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias a usted, señor Gómez Méndez, por el esfuerzo que ha hecho esta mañana. La comparecencia ha sido muy interesante y la información que ha aportado también. Por tanto, le agradecemos su disposición a comparecer como director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Quiero agradecer a todos los portavoces de los grupos parlamentarios, a todos los diputados y diputadas, a los miembros de la Mesa, al letrado el trabajo que hemos podido realizar a pesar de las dificultades que hemos tenido durante 2020. Creo que hemos conseguido tener una actividad relevante y cualitativamente interesante. Intentaremos mejorarla en 2021 con la ayuda de todos los miembros de la Comisión y esperamos que en el próximo año podamos celebrar más reuniones. Eso será buena señal, muestra de que hemos superado o estamos superando esta pandemia tan terrible del COVID, de modo que podremos hacer el trabajo habitual de la Cámara, el trabajo de las Comisiones en esta casa.

Muchísimas gracias, señorías, y feliz año a todos. Muchas gracias, señor director. Se levanta la sesión.

**Eran las dos y treinta minutos de la tarde.**

### **CORRECCIÓN DE ERROR.**

En el *Diario de Sesiones* número 228 correspondiente a la Comisión sobre Seguridad Vial, sesión número 5, celebrada el jueves 12 de noviembre de 2020, en la portada y en la página número 1 el número de expediente de la Declaración institucional con ocasión del Día Mundial en Memoria de las Víctimas de Accidentes de Tráfico es el 140/000007.