



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

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 348

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

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

Sesión núm. 10

celebrada el jueves 25 de marzo de 2021

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias del señor ministro del Interior (Grande-Marlaska Gómez):

- A petición propia, para informar del contenido de las reformas legales aprobadas por el Consejo de Ministros para reducir los accidentes de tráfico. (Número de expediente 214/000098) 2
- Para informar sobre las líneas generales de la política de su departamento en relación con la seguridad vial. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000185) 2
- Para explicar las diferentes medidas que tiene pensado adoptar su ministerio en relación con la seguridad vial. A petición del Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 213/000292) 2
- Para dar explicaciones sobre las restricciones e infracciones aprobadas por el Consejo de Ministros el 10 de noviembre de 2020 por las que reforma el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, el Reglamento General de Vehículos, el de Circulación y el de Conductores; para señalar el grado de consistencia de las reformas adoptadas por el citado Consejo en relación con las líneas básicas de la política de seguridad vial aprobadas por el Consejo de Ministros el 25 de febrero de 2011, que dieron lugar a la «Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020»; así como para justificar las medidas adoptadas con la decisión del Ministro del Interior de encargar a la Dirección General de Tráfico la Estrategia de Seguridad Vial para el decenio 2021-2030. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000704) 2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro y treinta minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, señoras y señores diputados, buenas tardes. Se abre la sesión.

Damos la bienvenida al ministro del Interior, don Fernando Grande-Marlaska, para la comparecencia que se va a producir esta tarde, además en un momento creo que muy oportuno porque el Gobierno, como saben, acaba de aprobar una reforma muy importante de la Ley de tráfico y seguridad vial, que, desgraciadamente, como también saben ustedes, no se podrá tramitar en esta Comisión porque no tiene competencia legislativa y, por tanto, no podremos estar en ese trámite directamente pero sí implicados, lógicamente, porque el tema nos importa y mucho.

En la comparecencia intervendrá el ministro en primer lugar por el tiempo que considere oportuno; a continuación, lo harán los portavoces de los grupos parlamentarios, en primer lugar, los que han solicitado la comparecencia del ministro, Grupo Popular y Grupo Parlamentario VOX; y seguidamente el resto de los grupos de menor a mayor, todos por un tiempo de diez minutos. Contestará el señor ministro y, si hubiera alguna petición de palabra, conforme al reglamento habrá una breve intervención de los portavoces para aclaraciones o preguntas puntuales sobre la información facilitada por el ministro en su comparecencia.

Por tanto, vamos a sustanciar las comparecencias que aparecen en el orden del día, en primer lugar, a petición propia del Gobierno, para informar del contenido de las reformas legales aprobadas por el Consejo de Ministros para reducir los accidentes de tráfico. En segundo lugar, a petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, para informar sobre las líneas generales de la política de su departamento en relación con la seguridad vial. En tercer lugar, a petición del Grupo Parlamentario VOX, para explicar las diferentes medidas que tiene pensado adoptar su ministerio en relación con la seguridad vial. Y, por último, otra comparecencia a petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, para dar explicaciones sobre las restricciones e infracciones aprobadas por el Consejo de Ministros el 10 de noviembre de 2020 por las que reforma el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, el Reglamento General de Vehículos, el de Circulación y el de Conductores; para señalar el grado de consistencia de las reformas adoptadas por el citado consejo en relación con las líneas básicas de la política de seguridad vial aprobadas por el Consejo de Ministros el 25 de febrero de 2011, que dieron lugar a la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020; así como para justificar las medidas adoptadas con la decisión del ministro del Interior de encargar a la Dirección General de Tráfico la Estrategia de Seguridad Vial para el decenio 2021-2030.

Sin más, le damos la palabra al señor ministro. Cuando quiera.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Grande-Marlaska Gómez): Buenas tardes a todas y a todos. Muchas gracias, señor presidente.

Señoras y señores diputados, quiero que mis primeras palabras sean para agradecerles la oportunidad que me brindan a mí y al equipo del Ministerio del Interior para comparecer ante esta Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados; una Comisión que es memoria y también ejemplo, memoria de la historia que han tenido en nuestro país las diferentes políticas públicas de seguridad vial, políticas implementadas desde el año de su creación, 2004, siendo presidente del Congreso una de las figuras más importantes de nuestra democracia y uno de los políticos más relevantes en el proceso de construcción europea, Manuel Marín, a cuya figura quiero dedicar un sentido reconocimiento. **(Aplausos)**. Y memoria también de la trayectoria de los éxitos y de los aspectos a mejorar de todas y cada una de las diferentes medidas que se han ido desarrollando en estas últimas dos décadas en materia de tráfico y seguridad vial. Pero si algo es también esta Comisión —y debo subrayarlo—, es ejemplo de construcción del consenso en hacer de la seguridad vial una verdadera política de Estado que trascienda nuestras legítimas diferencias, y ejemplo de buen hacer y de labor proactiva en el debate, reflexión e impulso de numerosas iniciativas que nacen, permítanme decírselo así, fruto de una extraordinaria labor de no limitar la labor parlamentaria al, sin duda, necesario debate entre partidos o a la esencial labor de control del Ejecutivo sino de incorporar también al día a día de esta Comisión las críticas, reflexiones y aportaciones de expertos así como de la sociedad civil que comparecen ante la misma. Punto en el cual, señorías, quiero hacer un sincero reconocimiento del papel y la labor de los colectivos que representan a las víctimas de tráfico, ya que son sobre todo ellas y ellos quienes nos animan a impulsar, a continuar trabajando para erradicar de nuestra sociedad lo que ya tenemos que denominar violencia vial. Señor presidente, señoras y señores diputados, comparezco, por tanto, ante esta Comisión sobre Seguridad Vial, como no puede ser de otra forma, en un Gobierno progresista que tiene en la rendición de cuentas uno de sus valores fundamentales, y lo hago a petición propia y también a petición, como ha referido el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 3

señor presidente, de distintos grupos parlamentarios de esta Cámara, a los que quiero agradecer sinceramente la oportunidad de poder contribuir a los trabajos de esta Comisión.

Señorías, el pasado 17 de febrero de 2020 expuse en la Comisión de Interior de esta misma Cámara las líneas generales de actuación del departamento, cuya dirección me fue encomendada por parte del presidente del Gobierno el 13 de enero anterior. En aquella comparecencia destacué ya el inmenso orgullo que suponía dirigir este ministerio, puesto que, como seguro que todos ustedes comparten conmigo, su objetivo no es otro que proteger, amparar y defender el ejercicio efectivo de los derechos fundamentales y de las libertades constitucionales por parte de la ciudadanía como uno de los más altos objetivos que tiene todo Estado de derecho. En aquella comparecencia también expuse la necesidad de afrontar a lo largo de esta legislatura un proceso de profunda modernización de nuestro modelo securitario para poder mantener su carácter reactivo frente a las amenazas, llamémoslas tradicionales, como la delincuencia organizada, el terrorismo, la criminalidad tradicional o las amenazas a la seguridad nacional, al tiempo que planteé impulsar el carácter anticipatorio a fenómenos cambiantes y transversales que necesitan una respuesta basada en la eficiencia, la cercanía y la preocupación por el bienestar de todos, aspecto en el cual coincidiremos quienes nos encontramos aquí presentes. El pasado año 2020 nos ha dado la razón y ha convertido retos importantes en realidades urgentes sobre las que procede actuar; un nuevo modelo de seguridad, por tanto, centrado siempre en las personas, que nace del concepto de seguridad humana —que también nos habrán oído referir en alguna ocasión—, al que denominamos Seguridad 2030 y cuyo despliegue desgrané en tres grandes áreas de actuación, nueve ejes de actuación y cuarenta y cinco medidas. Un esquema 3/9/45, en el que, para dar respuesta a alguna de las comparecencias solicitadas por sus señorías sobre líneas generales, uno de sus pilares claves era dentro del área entorno seguro el eje de trabajo sistema vial, sistema seguro, basado en cinco medidas de actuación concretas: en primer lugar, integrar la seguridad vial en los objetivos de la Agenda 2030 y con la Estrategia de Seguridad Vial de la Unión Europea. En segundo lugar, reforzar la educación con puesta en marcha de proyectos de promoción de una movilidad activa y saludable en colaboración con la comunidad educativa y con los Gobiernos locales. En tercer lugar, impulso de la formación, cursos de conducción segura en vehículos de uso laboral: bicicletas, motocicletas, automóvil, etcétera. En cuarto lugar, digitalización administrativa para lograr que cualquier trámite se pueda realizar desde el móvil. Y, en quinto lugar, el intercambio de buenas prácticas entre nuestras ciudades a través de encuentros. Estos objetivos persiguen todos ellos una finalidad que podríamos calificar de ambiciosa; garantizar la seguridad en el ejercicio de los derechos y libertades de los ciudadanos en un sentido amplio, desde una perspectiva integral y humanista, también en sus desplazamientos a través de la seguridad vial, objetivos que se enmarcan en una situación que define el momento actual que atravesamos, la pandemia del COVID-19.

Me gustaría destacar un dato, en 2020 se produjeron en carreteras interurbanas —debo dejarlo claro— 870 fallecimientos como consecuencia de accidentes de tráfico, mientras que el primer fin de semana del pasado mes de febrero perdieron la vida 909 personas como consecuencia del COVID-19 en nuestro país. Es decir, en un fin de semana se produjeron más muertes por COVID que en todo un año por accidentes de tráfico en las vías españolas, vuelvo a decir, interurbanas, no en las urbanas. Esto nos da una idea de la magnitud de la tragedia y el sufrimiento que ha supuesto y supone el coronavirus en nuestra sociedad, una crisis sanitaria a la que no es ajena la movilidad y que ha costado la vida a un empleado público de la Dirección General de Tráfico y a tres agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, a cuyas familias y compañeros quiero trasladar mi más sincero apoyo y reconocimiento, y creo que puedo agregar el de todos ustedes.

Señorías, mañana comienza la Semana Santa y me gustaría recordar que el año pasado la campaña de comunicación de la Dirección General de Tráfico fue para dar las gracias a los conductores por quedarse en casa, mientras que la campaña de verano de 2020 se desarrolló, como ustedes recordarán, con el Palacio de Hielo de Madrid como morgue en los peores momentos de la pandemia y con un mensaje muy directo de que en este país, en España, ya habíamos tenido suficientes vidas perdidas y apelábamos una vez más a la prudencia de todos los conductores. En esta situación que nos hemos encontrado durante todo el año pasado y en la que nos encontramos ahora mismo, a pesar de la limitación de la movilidad como consecuencia de las diferentes declaraciones de estado de alarma, el Gobierno no ha dejado de tomar medidas para implementar su estrategia de hacer del sistema vial un sistema seguro.

Si me permiten un breve balance de lo que ya hemos hecho en los más de dos años que llevo al frente del Ministerio del Interior, quisiera destacar algunos avances. Me gustaría comenzar con la reforma del Reglamento General de Circulación para reducir de 100 a 90 kilómetros/hora la velocidad máxima de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 4

las carreteras convencionales, es decir, todas aquellas que no son ni autovías ni autopistas, que se materializó a través del Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre; una medida que ha tenido un impacto notable, ya que ha afectado a más de 10 000 kilómetros de carreteras convencionales; una medida que es una de las tres acciones preventivas de accidentes en carreteras convencionales junto con el refuerzo de la vigilancia y el control, así como el diseño de la vía haciendo lo que denominamos carreteras de 2+1, doble línea con enrejado para la separación de sentidos, bandas rugosas en los laterales y arceles limpios de obstáculos; una medida, en definitiva, que se justifica por la necesidad de homologar este límite de velocidad con nuestros socios europeos, pero también por algo importante; el 75% de los fallecimientos en carretera tenían lugar en vías convencionales, el 40% de los accidentes mortales se producían en la salida de la vía, muchos de ellos como consecuencia de exceso de velocidad o velocidad inadecuada; una actuación cuyos resultados fueron inmediatos, ya que en el año siguiente a su aprobación se redujeron en un 10% las muertes, lo cual parece un porcentaje frío, pero no lo es si recordamos que ese 10% representa que se salvaron cien vidas gracias a estas medidas.

Quisiera destacar también, señorías, la reforma de ese mismo Reglamento General de Circulación en el Real Decreto 970/2020, con el objetivo de reducir a 30 kilómetros/hora la velocidad máxima en vías urbanas de un único carril por sentido de circulación, una actuación que nace de la recomendación de la III Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial de Estocolmo, concretamente de la recomendación 8, donde se instaba a los países a establecer un límite máximo de velocidad de desplazamiento por las vías de 30 kilómetros/hora en las zonas urbanas; que nace también de las demandas de los principales municipios de nuestro país: Barcelona, Madrid, Valencia, Bilbao, Málaga o Zaragoza, y demandada además por la Federación Española de Municipios y Provincias, pero, sobre todo, es una medida que nace de un diagnóstico preocupante, y permítanme que les ofrezca algunos datos. En primer lugar, la constatación de que la velocidad de 50 kilómetros/hora en vías de un solo carril por sentido de circulación no era adecuada, puesto que en caso de atropello la posibilidad de muerte es ocho veces superior a la misma situación a 30 kilómetros/hora. En segundo lugar, en 2019 mientras las muertes en carretera se redujeron en un 6%, los fallecimientos en vías urbanas experimentaron una subida de ese mismo porcentaje. Y, nuevamente, los porcentajes parecen fríos, por lo que creo que es necesario retener una cifra: 509 personas, repito, 509 personas perdieron la vida en nuestras ciudades. Para la implementación de esta medida se ha otorgado un plazo de seis meses a los municipios y, asimismo, junto a la Federación Española de Municipios y Provincias —a la que quiero agradecer sinceramente todo el trabajo conjunto que realizan con el Ministerio del Interior en este y en otros ámbitos— se elaboró un manual de recomendaciones y consultas para su correcta implementación. El próximo 11 de mayo se culminará la entrada en vigor de esta norma, con la que esperamos contribuir desde nuestro ámbito competencial a hacer efectivo ese derecho a la ciudad, teorizado por autores como Lefebvre en su conocida obra *Le droit à la ville*, y reflexionado por urbanistas de la talla de Jordi Borja, Markus, Seki, el propio Manuel Castells, ministro de Universidades, e incluso por referentes del municipalismo español a nivel político, como Pasqual Maragall. Derecho a la ciudad, señorías, que entiende nuestros municipios como un espacio público compartido que tiene en la movilidad y el diseño de los espacios urbanos un instrumento esencial para el libre ejercicio de nuestros derechos y de nuestras libertades. Y ya les anuncio en esta Comisión que los próximos días 21 y 22 de octubre celebraremos en Zaragoza el Encuentro de Ciudades para la Seguridad Vial, donde acordaremos, entre otros muchos temas, la evaluación de los primeros resultados de esta importante reforma a la que he hecho referencia últimamente.

Señor presidente, señoras y señores diputados, junto con estas medidas centradas en lo inmediato, en aspectos vinculados con la velocidad, desde el Ministerio del Interior hemos abordado reformas también relacionadas con desafíos de carácter más estructural y que tienen que ver con la seguridad vial, es el caso del Real Decreto 970/2020, de modificación tanto del Reglamento General de Circulación como de Vehículos, para incorporar a nuestro modelo vial los denominados vehículos de movilidad personal. Una reforma que nace del incremento del uso cotidiano de vehículos como los patinetes, que ya forman parte de nuestro paisaje vial, especialmente en los espacios urbanos, pero también de la demanda de municipios, fabricantes y asociaciones de usuarios de contar con una normativa, llamémosle tipo paraguas, que integrase una regulación común para poder permitir el desarrollo de políticas urbanas de movilidad similar. En este sentido, gracias a este real decreto se han definido los vehículos de movilidad personal, patinetes entre otros, como vehículos afectos al Reglamento General de Circulación. Gracias a esta calificación son de aplicación varias medidas: prohibición de circular bajo los efectos del alcohol o de las drogas, prohibición del uso de auriculares o de circulación por las aceras. También se prohíbe el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 5

tránsito por carreteras o túneles urbanos y se limita su velocidad a 25 kilómetros/hora. Se establece también la necesidad de contar con un certificado de circulación que garantice unos requisitos técnicos mínimos en materia de seguridad, aspectos sobre los que la Dirección General de Tráfico trabaja mediante la elaboración de un manual de características técnicas.

Señorías, junto con la regulación de vehículos de movilidad personal, el pasado 16 de marzo se aprobó el Reglamento de vehículos de auxilio en carretera mediante Real Decreto 159/2021. Como todas sus señorías conocen, en la actualidad existen más de 3000 titulares de más de 11 000 vehículos cuya finalidad es la realización de operaciones de auxilio. La realización de este tipo de actividades es en muchas ocasiones un factor de riesgo cierto para los implicados en el auxilio, pero también para el resto de usuarios de las vías de circulación. Quiero compartir con ustedes un dato preocupante: desde 2017 fallecieron en nuestro país dieciocho operarios en este tipo de tareas de auxilio en las vías públicas. La necesidad de contar con un instrumento normativo de estas características se incorporó al artículo 51.3 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Con este reglamento se da cumplimiento al precepto legal con el objetivo de mejorar la seguridad de las diferentes operaciones que realizan los vehículos de auxilio en carretera a través de cinco importantes novedades: en primer lugar, el necesario reconocimiento del auxilio en carretera como una actividad profesional; en segundo lugar, se define qué es el auxilio en vías públicas, el operador de auxilio y el vehículo para la realización del mismo; en tercer lugar, se define la operación de auxilio, que implica comunicar por medios telemáticos a la autoridad competente el geoposicionamiento dinámico del vehículo y los estados durante la operación de auxilio; en cuarto lugar, se establecen los requisitos de los vehículos de auxilio para que sean más visibles para el tráfico; además de la señal luminosa V-2, V23 y V24, deberán estar dotados de distintivos retrorreflectantes en un tercio de la superficie disponible frontal, lateral y trasera del vehículo de auxilio, según la configuración de cada uno de ellos; y, en quinto lugar, se crea el Registro estatal de auxilio en vías públicas, donde estarán dados de alta todos los operadores, así como sus vehículos destinados a las labores de auxilio. Pero, además, este real decreto regula el uso de la señal V16, preseñalización de peligro, ya que, como todos sabemos —seguramente en alguna ocasión lo hemos vivido en primera persona—, el uso del triángulo de preseñalización implica un riesgo cierto, que, por ejemplo, ha ocasionado el fallecimiento por atropello al bajar del vehículo en las carreteras de 42 personas en los últimos tres años; 14 a lo largo de 2018, 16 en 2019 y 12 en 2020. Como alternativa al uso del triángulo tradicional se ha creado la señal V16, esta que pueden ver **(muestra la señal V16)**, y de colocación en el vehículo desde dentro del mismo, con las dimensiones, color, modo de colocación y características técnicas que se recogen en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos. Su principal novedad es que, una vez activada, emite la geolocalización del vehículo a la nube DGT 3.0, desde donde se podrá avisar al resto de vehículos integrados en el sistema para que conozcan la incidencia y puedan tomar las precauciones adecuadas. De este modo, cuando entre en vigor el reglamento, que será el próximo 1 de julio, comenzará la sustitución progresiva de los triángulos por la señal V16 que les he enseñado, siendo el 1 de enero de 2026 el plazo límite para su plena implementación.

Señor presidente, señoras y señores diputados, junto con este primer balance de actuaciones y medidas en materia de seguridad vial, con el que he querido abordar aspectos relacionados con líneas generales y también con primeras medidas normativas adoptadas, quiero hacer referencia al denominado paquete normativo en materia de seguridad vial, por el que me interpelan en alguna de sus solicitudes de comparecencia y que presento igualmente en la solicitada a petición propia. Estoy seguro de que en esto coincidimos todos los asistentes a esta sesión, el permiso de conducir por puntos ha constituido una de las herramientas más eficaces para contribuir a la reducción de la siniestralidad en nuestros municipios, así como en el conjunto de la red viaria española. Varios estudios indican que entre los años 2005 y 2009, el 15% de la reducción de la siniestralidad fue consecuencia directa del modelo del permiso de conducir por puntos. Y quiero hacer aquí una referencia expresa al trabajo, al conocimiento, a la ciencia y a la valentía política y de todo tipo de quien era entonces director general de Tráfico y lo es en la actualidad, el señor Pere Navarro, sobre todo porque dicha medida tuvo un efecto pedagógico para la sociedad, puesto que los conductores interiorizamos todos —lo digo en primera persona— cuáles son los comportamientos y actitudes que implican mayores riesgos. Transcurridos quince años, como ha sucedido en países que disponen de sistemas similares, procede evaluar y actualizar este sistema, puesto que, aunque se considera un modelo válido y eficaz, es necesario abordar determinadas realidades que en el momento de su creación sencillamente, incluso, no existían. Por esta razón, el Gobierno ha aprobado ya para su remisión a estas Cortes Generales, como indicaba el presidente de la Comisión, el anteproyecto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 6

de ley de seguridad vial en materia de permiso por puntos. El principal objetivo de esta medida es alcanzar para el año 2030 la reducción del 50 % de los fallecimientos en accidentes de tráfico.

Las principales novedades que se aportan en este proyecto legislativo son las siguientes: en primer lugar, para recuperar la totalidad de los puntos por no cometer ninguna infracción se fija un plazo de dos años. Como todos ustedes saben, hasta ahora eran dos o tres años, dependiendo de la gravedad de la infracción, aspecto que en cierta medida dificultaba muchas veces la comprensión del sistema por parte de los propios conductores. En segundo lugar, la reforma de la Ley de seguridad vial contempla la modificación de la tipificación de determinadas infracciones. Como todos ustedes saben, el uso del móvil es la causa del 32 % de los accidentes de circulación. Con la nueva tipificación hablar por el móvil sujetándolo con la mano conllevará la retirada de seis puntos, mientras que la utilización manual de dispositivos de telefonía móvil embarcados en el vehículo mientras se conduce continuará con la pérdida de tres puntos. Por otro lado, aumenta de tres a cuatro puntos la sanción por no hacer uso del cinturón de seguridad, del casco o de cualquier sistema de retención infantil. Quince años después de la puesta en funcionamiento del carné por puntos y de múltiples campañas de información y divulgación promovidas por los diferentes Gobiernos, se considera ya justificado agravar la pérdida de puntos en una conducta que, por desgracia, se sigue observando en casos de accidente. De los 870 fallecidos en el año 2020 en carreteras interurbanas, 125 no llevaban el cinturón de seguridad y, según nos indican los expertos, esos 125 fallecidos de haber llevado el cinturón de seguridad correctamente, por las circunstancias del siniestro, hubieran sobrevivido al accidente. Además, como novedad se sustituye el término «utilizar» por el término «llevar» al considerar como infracción grave el empleo de mecanismos de detección de radares o cinemómetros, que se sancionará con tres puntos porque, evidentemente, su tenencia no tiene otra finalidad —independientemente de su utilización o uso— que soslayar o evitar los radares de control de velocidad. En tercer lugar, y este es un aspecto relevante, se crean los denominados cursos de conducción segura y eficiente, que conllevan la bonificación de puntos hasta un máximo de dos. Estos cursos han adquirido prestigio en los últimos años y enseñan principalmente a gestionar dificultades y situaciones de emergencia durante la conducción. También se aborda un novedoso sistema de auditoría e inspección para supervisar el correcto funcionamiento de los centros y cursos, ya sea a través de empleados públicos debidamente formados o mediante entidades debidamente acreditadas.

La reforma de la Ley de seguridad vial contempla también otros aspectos de una gran relevancia, entre los que me gustaría poder destacarles los siguientes: en primer lugar, la supresión de la posibilidad de sobrepasar en 20 kilómetros/hora las velocidades máximas para realizar maniobras de adelantamiento, que dificulta la comunicación de la velocidad como factor de riesgo, así como la labor de control de los radares, que, como todos ustedes saben, es algo que solo se da en España, en ningún otro país de nuestro entorno. En segundo lugar, la modificación de la infracción grave de no respetar las señales y órdenes cuando estas procedan de autoridades encargadas de regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, expresadas en paneles de mensaje variable. En tercer lugar, el desarrollo de un sistema telemático para que las empresas de transporte puedan conocer si un conductor profesional de su plantilla se encuentra en situación legal de conducir vehículos de transporte al disponer de un saldo positivo de puntos.

Con estas medidas que contempla el proyecto que aprobó el Consejo de Ministros, el pasado 16 de marzo, esperamos reducir durante esta década a la mitad el número de fallecidos, como decía, y continuar fortaleciendo nuestro modelo de seguridad vial. Por esta razón, quiero emplazarles, señorías, a que en la tramitación parlamentaria del proyecto de ley se cuente con el mayor de los consensos políticos y parlamentarios.

Señor presidente, además, con la reforma de la Ley de Seguridad Vial en materia del carné por puntos no quiero dejar de referirme a otro conjunto de actuaciones normativas claves para el futuro de nuestro sistema de seguridad vial, como el proyecto de Real Decreto de reforma del reglamento de circulación para la protección de los colectivos vulnerables. Cuando presentamos el balance de la siniestralidad en carretera y ciudad correspondiente al año 2019, se comprobó que por primera vez en la historia de nuestro país los fallecidos vulnerables, es decir, ciclistas, peatones o motoristas, superaban el número de fallecidos en vehículos de cuatro ruedas. Para ser más concretos, el 53 % de todos los fallecidos en accidente de tráfico eran vulnerables. Este dato, quizá sea una realidad debido al esfuerzo de la industria del automóvil de reforzar la seguridad de sus vehículos en contraste con la situación de peatones, ciclistas o motoristas, y decía que este dato culmina una tendencia detectada en los últimos años, y es sobre todo la constatación de un fenómeno que también se da en los países de nuestro entorno. Por esta razón, desde el Gobierno

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 7

procedimos a revisar y actualizar el Reglamento General de Circulación, con el objetivo de proteger a los colectivos vulnerables. Esta reforma, cuyo borrador se encuentra redactado desde el pasado 1 de marzo, y cuya tramitación ha comenzado ya con el envío a todos los integrantes del Consejo Superior de Tráfico para la remisión de sus observaciones, plantea diversas propuestas que me gustaría trasladarles. En primer lugar, se modifica la redacción de todo lo referente al peatón, puesto que ha sido tradicionalmente considerado en nuestra normativa como un obstáculo para el tráfico. Con este cambio de enfoque se reconoce su importancia y se protege su posición en los espacios viales. En segundo término, en relación con los ciclistas, se suprime la excepción del uso del casco en carretera cuando hace mucha pendiente o mucho calor; de este modo, el uso del casco ya es obligatorio sin excepciones en carretera. Se especifica que además de respetar el metro y medio cuando se realice una maniobra que implique adelantar a un ciclista en carretera, la velocidad máxima debe de ser 20 kilómetros por hora inferior a la velocidad máxima permitida en la vía. También se plantea en el borrador el uso obligatorio del casco para las personas cuya actividad laboral requiere el uso de la bicicleta en la ciudad. En tercer lugar, y en relación con los motoristas, esta reforma del Reglamento de Circulación contempla varias medidas de relevancia, por ejemplo, el permiso de circular por el arcén respetando a los ciclistas, a una velocidad máxima limitada a 30 kilómetros hora en caso de congestión del tráfico, así como también la posibilidad de emplear intercomunicadores incorporados al casco porque la tecnología está actualmente probada y contrastada, o por ejemplo el uso obligatorio de guantes para dotar de mayor importancia al equipamiento. En este sentido, además se prevé el uso del airbag en motos de alta cilindrada en carretera, medida que se quiere hacer efectiva en el medio plazo. Esperamos y confiamos en que antes de finalizar el año podamos contar con esta norma aprobada con el objeto de mejorar la seguridad de los usuarios vulnerables en la vía pública.

Señor presidente, además de las reformas normativas, no quiero dejar de referirme a dos aspectos claves para la seguridad vial: la educación y la formación, pero también los aspectos relacionados con los exámenes. Señorías, la educación y la formación es uno de los pilares de nuestro sistema de seguridad vial y, junto con la vigilancia y rigor en el cumplimiento de las normas, forma parte de nuestra estrategia de erradicación de la misma. Los niños, los jóvenes de hoy, los adultos del día de mañana, es decir, los futuros usuarios de las vías públicas, deben contar con los conocimientos, competencias y capacidades para conocer de primera mano las normas viales. Sobre estas premisas en materia de educación y formación se está trabajando en las siguientes iniciativas: en primer lugar, anteayer, martes 23 de marzo, en el Consejo de Ministros aprobamos un Real Decreto del Ministerio de Educación y Formación Profesional para el título de técnico superior en formación para la movilidad segura y sostenible. Estaba previsto entre las actuaciones de seguridad vial 2011-2020, y es una medida especialmente valorada, y me atrevería a decir que esperada por el sector de la seguridad vial. Se trata de un grado superior de Formación Profesional, integrado por 2000 horas de formación, que constituirá un título habilitante para ejercer como formador en todos los cursos de conductores existentes en la actualidad, pero también para asesorar en planes de movilidad diseñados por entidades públicas y privadas. Se trata de un hito en nuestro país, ya que este título constituye la primera formación reglada de expertos en seguridad vial y viene a profesionalizar a un sector de la formación y educación vial que está adquiriendo un papel clave para conseguir alcanzar los objetivos de lograr una movilidad segura y sostenible. En segundo lugar, en el ámbito escolar, y bajo la cobertura del programa europeo Stars, cuya finalidad es la promoción de la movilidad activa y sostenible entre la infancia y la juventud, se están elaborando una serie de actividades como las siguientes: los llamados caminos escolares o aprender a montar en bicicleta, actividades que pueden realizar los centros educativos registrados en la web de la Dirección General de Tráfico, que otorga premios o reconocimientos. Desde el Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, se trabaja con el conjunto de consejerías de Educación de las comunidades autónomas para la incorporación a la actividad, Aprender a montar en Bicicleta, de manera generalizada, en sus diferentes proyectos educativos a partir del próximo año 2022. Los adultos también tenemos —permítanme que me incluya y que nos incluyamos los aquí presentes—, que entender la educación vial como un aprendizaje continuo, como todo en la vida, que nos acompaña durante todo ese trayecto.

Además de las medidas en materia educativa, en materia formativa desde el Gobierno se trabaja en las siguientes líneas de actuación: en primer lugar, se continúa apostando por cursos de recuperación y puntos, ya de larga tradición en nuestro país, y siempre bien valorados por los participantes, cursos cuya eficacia, que se materializa en la reducción de un 65% de las infracciones por parte de quienes los han realizado, está constatada por distintos estudios recientes. En paralelo a esta oferta formativa, se ha apostado por cursos de conducción segura y eficiente para conductores y motoristas. Se trata de cursos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 8

voluntarios, cuyo objetivo es la formación en técnicas de prevención de accidentes, así como la preparación para conductores y motoristas de cómo solventar situaciones de riesgo adoptando buenas prácticas en la conducción o el equipamiento y también en la prevención de conductas de riesgo. Para los conductores de moto además, donde la exposición al riesgo se combina con su carácter de colectivo vulnerable, se está trabajando en un curso específico dirigido a las personas que emplean la moto por razones laborales, a través de las organizaciones sindicales más representativas, mediante la financiación de la Fundación Estatal para la Formación en el Empleo, curso que esperamos sea en breve una realidad.

Señor presidente, señoras y señores diputados, además de la educación y formación hacíamos referencia a los procesos de examen como uno de los aspectos complementarios de los asuntos que he tratado de exponerles en esta comparecencia. En este sentido, señorías, me gustaría recordarles que todo lo relativo al permiso de conducir y exigencias de los examinadores nace de las diferentes directivas europeas que abordan la materia. Sé que es un aspecto recurrente en los trabajos de esta Comisión la preocupación por el servicio público de exámenes que prestan las Jefaturas de Tráfico. —En este sentido he tenido alguna pregunta oral en sede parlamentaria, como son todos ustedes testigos—. Como ya he señalado, la operatividad de este servicio se ha visto condicionada por la situación sanitaria que atraviesa nuestro país; también, como sus señorías saben, la Dirección General de Tráfico ha puesto en marcha diferentes medidas para dimensionar adecuadamente sus recursos a las necesidades existentes en todo el territorio nacional, como son, en primer lugar, la incorporación a principios de este mes de marzo de 136 funcionarios del cuerpo general de auxiliares como operadores de información para reforzar, entre otros, el apoyo administrativo a los exámenes para la obtención del permiso de conducir. También se han incorporado 47 examinadores, 40 por acceso libre, 7 por promoción interna, que terminaron el curso selectivo el pasado 12 de marzo y que comenzarán su actividad en las próximas semanas. Hay 7 funcionarios con habilitación de examinadores que han sido nombrados en comisión de servicios en plaza de examinador, que ya están prestando sus funciones. Se tiene la autorización para incorporar a 35 interinos como examinadores tras el correspondiente proceso de selección y formación, que se espera concluya antes de este verano. La convocatoria el pasado 4 de marzo de 100 plazas de examinador por promoción interna. Una buena y nueva noticia —que se la digo aquí quizás en primicia— es que esta semana Función Pública y Hacienda nos han autorizado también la contratación de otros 60 examinadores interinos por un plazo de 6 meses y por acumulación de tareas, prevista su incorporación justo después del verano. Se prevé también la convocatoria por el turno libre de 35 nuevas plazas de examinador para 2021. Medidas, como les digo, que complementan otras ya adoptadas por el Gobierno durante estos años para fortalecer las capacidades de la Dirección General de Tráfico, actuaciones a las que he hecho mención ya en sede parlamentaria, hoy ampliada, pero que no quiero olvidarme en esta comparecencia, por ejemplo: las convocatorias de exámenes fuera de la jornada laboral ordinaria, el traslado de examinadores itinerantes que han venido supliendo periódicamente la falta puntual en aquellas provincias más necesitadas, o también la incorporación de 70 examinadores por acceso libre en 2018 y 35 en 2019.

En este punto, señoras y señores diputados, no quiero dejar de referirme a la extraordinaria labor de los servicios y empleados públicos de la Dirección General de Tráfico durante esta pandemia; labor que reconozco, pero que reitero para que así conste en el *Diario de Sesiones*. Como todos ustedes saben, a partir del 15 de marzo del año pasado 2020, con la declaración del primer estado de alarma se cerraron las autoescuelas y no se realizaron exámenes para la obtención del permiso de conducción, acumulándose la demanda durante tres meses. Sin embargo, con el paso a la fase 2 de la desescalada, las autoescuelas recuperaron su actividad y se reanudaron los exámenes, cumpliendo los correspondientes protocolos sanitarios. En este sentido, la Dirección General de Tráfico fue el primer organismo de la Administración en reanudar las pruebas de examen, superándose en el verano de 2020 un mayor número de pruebas que los mismos meses de los años anteriores, ya que se celebraron concretamente 177 184 exámenes.

Señoras y señores diputados, voy terminando, y para hacerlo quiero informarles de que el Gobierno está trabajando en la nueva Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030, alineada con las recomendaciones tanto de la Unión Europea como de las propias Naciones Unidas. Se trata, como no puede ser de otra forma, de una iniciativa que abraza el concepto de entender el sistema vial como un sistema seguro y que precisa para su puesta en marcha efectiva de acciones concertadas y sinergias de todos los sectores implicados, lo que se denomina en la literatura de los procesos de gobernanza los *stakeholders*. Durante todo este año el Gobierno se encuentra realizando procesos de consulta y participación a través de diferentes grupos de trabajo, puesto que consideramos que tan importante como la propia estrategia es el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 9

proceso de participación para su correcta elaboración. Me consta, señorías, de la colaboración de esta Comisión a través de la realización de comparecencias de expertos en sus trabajos.

Termino ya, señor presidente. Lo hago como comenzaba, manifestando mi satisfacción por comparecer ante todos ustedes en esta Comisión de Seguridad Vial, que, como decía, es memoria de la construcción de la misma como un sistema seguro, y es ejemplo de consenso y de buena actividad parlamentaria. Lo hago también recordando, ya lo he dicho al principio de esta comparecencia, el papel de las víctimas de tráfico, que son nuestra razón de ser, para construir una sociedad donde se erradique la violencia vial, poniendo de relieve el papel de esta Comisión también en relación con el papel de las víctimas, al recordar que en noviembre del pasado año sus señorías elaboraron una declaración institucional que se sumaba a la labor de las asociaciones de víctimas y al compromiso internacional de reducción en un 50 % de fallecidos y heridos graves para el 2030.

Con estas palabras he tratado, señor presidente, señoras y señores diputados, de abordar las diferentes solicitudes de comparecencia, y quedo, por tanto, a disposición de las preguntas o cuestiones que quieran trasladarme sus señorías.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Grande-Marlaska.

Quiero también saludar y darle la bienvenida —no me había percatado anteriormente— al director general de Tráfico, señor Navarro, asiduo a esta Comisión, aunque hoy esté como oyente y como acompañante del señor ministro.

Vamos a iniciar el trámite de los grupos parlamentarios, y, en primer lugar, como les había anunciado, tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, el señor Gamazo. Cuando quiera, señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias, presidente. Con la venia, señorías.

Señor ministro, bienvenido a la Comisión sobre Seguridad Vial. Pensábamos que desconocía de su existencia, pero al escucharle vemos que no, pues sabía que a partir del 2004 se había creado.

Antes que nada, quiero recordar a todos los fallecidos, tanto por la pandemia como, sobre todo, aunque sean menos, a los fallecidos en los siniestros viales, porque el número de personas que fallecen en carretera nunca bajan, siempre se suman, siempre se acumulan a los producidos con anterioridad. A todos ellos nuestro recuerdo, nuestro respeto y nuestras condolencias a sus familiares y amigos y el compromiso, estoy seguro que de todos los grupos, de intentar llegar a acuerdos para mejorar las normativas y hacer posible que se reduzcan y alcancemos esa visión cero con un sistema cada vez más seguro.

Dicho esto, señor ministro, bienvenido de nuevo. Hace bastante tiempo que llegó al Ministerio. Su antecesor en el Ministerio, como usted, también procedía del mundo de la judicatura, como a usted, le gusta practicar deporte, y sufría los problemas de seguridad asociados a su cargo, problemas, eso sí, que no le impedían al señor Zoido ejercitarse a coste cero para el contribuyente en el parque del Retiro madrileño. Se diferencian en eso. Otra diferencia evidente es la celeridad con la que han comparecido en esta Comisión. Mientras el ministro del Partido Popular compareció a los 88 días de su nombramiento, presentando 15 medidas urgentes para frenar la siniestralidad vial, usted ha tardado 1021 días en comparecer para no presentarnos ninguna novedad, 1021 días desde aquel 8 de junio en que pisó el Ministerio. Estará conmigo que prisa, lo que se dice prisa, no ha tenido ninguna, demostrando que la seguridad vial para usted no está entre sus prioridades.

Permítame también que le haga constar la gran deslealtad que ha mostrado el Gobierno hacia esta Comisión. No entendemos que el Gobierno no haya ni tan siquiera informado, aunque lo leal hubiera sido que nos consultara, que nos pidiera opinión acerca de sus intenciones de cambios normativos que hoy nos ha presentado; nos lo ha presentado hoy, pero lo aprobaron hace cuatro meses y medio en aquel Consejo de Ministros, hace 135 días. Su política de hechos consumados denota que su Gobierno carece de la más mínima norma de urbanidad y respeto, señor ministro. Si el objetivo de los cambios legislativos es generar un nuevo modelo de seguridad vial, ¿por qué no se ha esperado a incluirlos en la nueva estrategia para el nuevo decenio? Tal vez porque va lenta, va muy lenta, es que va al ritmo que marca usted y que marca su ministerio, porque en su ministerio en el ámbito de la seguridad vial todo va muy despacito, muy despacito.

Señor ministro, le quiero recordar que hoy no tenemos una Ley de seguridad vial y movilidad sostenible por su capricho, por su empecinamiento en parchear la ley actualmente existente; porque bajo el Gobierno del Partido Popular estuvieron trabajando los grupos de trabajo del Consejo Superior de Tráfico con más de quince reuniones para elaborar una nueva Ley de seguridad vial. En julio de 2018 usted en la Comisión

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 10

de Interior reconoció que al llegar al Ministerio se encontró un anteproyecto de ley de seguridad vial que se encontraba en fase inicial de su tramitación, un texto elaborado por el anterior Gobierno que abordaba una reforma completa del marco jurídico. Esas fueron sus palabras. Ese anteproyecto surgió del compromiso del Gobierno con el acuerdo de los grupos parlamentarios de realizar una reforma amplia y participativa y no un mero parcheo como el que hoy nos ha presentado, casi tres años después, tirando por tierra el trabajo realizado por la sociedad civil y el anterior Gobierno. ¿Cómo podemos llamar a esta forma de gobernar, a esta forma de gestionar? A mí solo se me ocurre una: sectarismo, señor ministro, puro sectarismo.

Señorías, el balance en el ámbito de la seguridad vial en estos casi tres años se puede resumir en dejadez, mentiras y una cinta de correr. Para cubrir sus carencias el ministro cuestiona continuamente —hoy no lo ha hecho de momento— la etapa de Gobierno del Partido Popular, faltando a la verdad constantemente. Ayer en la sesión de control habló de gestión deplorable, en otras ocasiones de inacciones. No se ha visto en el espejo, señor ministro. Su otro yo, el del pasado, se contradice con el de ayer. Si en julio de 2018 decía y manifestaba en la Comisión de Interior que no podemos copiar de los mejores porque somos uno de ellos, ¿cómo se atreve a tildar ahora de deplorable la gestión que hizo posible que fuésemos uno de los mejores en seguridad vial?

En febrero del 2019 un alto cargo de la DGT, que continúa siéndolo, manifestó: Hoy estamos mucho mejor; se han hecho grandes cosas; la creación de la especialidad de Tráfico ha sido un logro; hay menos jubilaciones porque la profesión está hoy mejor pagada; los examinadores ya no quieren irse. ¿Sabe quién hizo todas esas grandes cosas de las que usted se benefició? El Gobierno del Partido Popular. Usted se lo encontró hecho.

Si miramos en el retrovisor de su gestión, los calificativos con los que ha calificado la gestión del Partido Popular se quedarían cortísimos a la hora de definir la suya propia. Vayamos por la dejadez. Su inacción y su caótica gestión durante casi tres años han colapsado el servicio público de exámenes de Tráfico, perjudicando a los ciudadanos que necesitan el permiso de conducir para trabajar o para presentarse a unas oposiciones y ha arruinado al sector de la formación vial. Hoy mismo diferentes medios de comunicación informan de que hay 2 millones de usuarios a la espera de poder examinarse y que necesitaríamos al menos tres años para solucionar la lista de espera. Tres años, señor ministro. Todo muy despacito.

En el Grupo Parlamentario Popular no podemos compartir su desesperante parsimonia a la hora de adoptar medidas que se han visto insuficientes y claramente mejorables, para aumentar la capacidad examinadora de la DGT y su permanente rechazo a las medidas que le hemos propuesto. Nos alegramos de esa propuesta que ha presentado hoy mismo, esa novedad de esos 60 funcionarios interinos que puedan solucionar o desatascar la situación. Sin embargo, le venimos proponiendo esa propuesta nosotros, una bolsa de examinadores itinerantes de Tráfico desde el verano, y siempre se han opuesto, usted y sus allegados parlamentarios.

Aprovechando su presencia, señor ministro, le pedimos como máximo responsable del ministerio, que retire el sistema CAPA impuesto por su Administración y rechazado por todas las autoescuelas, porque no es aceptable que recorten los derechos de ciudadanos injustamente, al imponer un factor de corrección que enmascara el deficitario servicio de exámenes de Tráfico que presta su gobierno y agrava la escasez de pruebas existentes. Señor ministro, no sé si se habrá enterado de que durante todo un año prácticamente las autoescuelas se están manifestando y concentrando en diferentes capitales de provincia. ¿Y sabe qué le están pidiendo al Gobierno? Le piden única y exclusivamente que les permita trabajar, que eliminen las listas de espera, que eliminen las trabas; se quejan de su manifiesta incapacidad para prestar un servicio público de exámenes de máxima calidad. Bienvenidas sean todas estas propuestas que nos ha realizado hoy. Tal vez, si no hubiese tardado 1021 días en venir a esta Comisión, se hubiese dado más prisa en proponerlas y ponerlas en marcha.

¿Quiere que hablemos de más dejadez? Pues vayamos a ello. Hablemos de la incorporación de los agentes de Tráfico de la Guardia Civil en la reserva como examinadores de la Dirección General de Tráfico. Es una propuesta que viene enlazando desde Tráfico prácticamente los años que llevan ustedes gobernando; llevan más de un año pasándose la pelota entre sus directores generales, pero no se ponen de acuerdo ni la de la Guardia Civil ni el de Tráfico. ¿Piensa usted impulsar y formalizar ese convenio algún día para ayudar a desatascar la situación en la que se encuentra el servicio de exámenes? Ya que hablamos de la Guardia Civil, hablemos de sus carencias. ¿Sabe que las mujeres de la agrupación de Tráfico no tienen chalecos, que llevan dos años esperando una prenda de abrigo y cuatro esperando polos térmicos? Todo ello para ellas va despacito, muy despacito. ¿Piensa aumentarles la productividad O3, un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 11

aumento que haría que la unidad fuese más atractiva? ¿Para cuándo una mejora de las condiciones laborales? ¿Cuándo les va a garantizar un descanso adecuado, que debería ser siempre obligatorio, señor ministro, siempre?

Horas extras. Las autoescuelas le están pidiendo que por favor pongan en marcha las horas extras para paliar la situación. Había una lista de espera de 750 000, pero hoy los medios hablan de 2 millones. El 11 de marzo la DGT todavía no había solicitado a la Secretaría de Estado de Presupuestos la aprobación de un plan de productividad nacional adicional. ¿A qué están esperando, señor ministro?, ¿a que llegue el verano y no tengamos horas extras?, ¿a que cierren más autoescuelas?

Vayamos a las mentiras: mentiras sobre los cursos de sensibilización y reeducación vial. Su director general comunicó al presidente de la Unión de Autoescuelas de Valencia, el 31 de agosto, que en el proyecto de reforma que hoy nos ha presentado, pero que aprobaron en noviembre, iban a incluir las modificaciones necesarias para llevar a cabo el cambio de modelo de gestión de los cursos de sensibilización y reeducación vial. Señor ministro, no hace falta que le recuerde que la Audiencia Nacional anuló el acuerdo de licitación de 2005, estando su director general en el cargo, por ser contraria al derecho de la Unión. ¿Por qué esa modificación legislativa que comunicó su responsable de Tráfico por carta no ha sido incluida en las modificaciones que hoy nos ha presentado? Mentiras sobre el CAPA, que ya le he dicho que nadie lo quiere y que, por favor, lo retire. Ustedes nos vienen diciendo desde hace un año, primero, que se lo pedían todos; luego por escrito nos dijeron que no, que solamente lo habían pedido cuatro asociaciones; y ya lo último, mintieron en respuesta parlamentaria diciendo que el sistema CAPA había sido validado por cinco asociaciones provinciales de autoescuelas, cuatro de Cataluña y una de Madrid. Ante esa falsedad, emitieron comunicados tanto la Federació d'Autoescoles de Catalunya como CNAE, diciendo que por favor no los utilizaran y dejaran de justificar la implantación del CAPA; que ellos no participaron ni estuvieron presentes en el diseño de ese sistema, que, le vuelvo a repetir, nadie quiere.

Ha hablado del Real Decreto 970/2020. Sobre dicho real decreto en esta Comisión presentamos una proposición que salió adelante, por la que pedíamos al Gobierno —el Congreso instó al Gobierno— que subvencionara todos los cambios de señalética de los ayuntamientos. ¿Piensa impulsarlo? ¿Piensa hacer posible que esa petición del Congreso para favorecer a los ayuntamientos sea posible, un cambio que impone su ministerio a todos los ayuntamientos? Sobre este real decreto también nos mintieron. Nos llegaron a decir que su ministerio en ningún momento había requerido o exigido a ningún ayuntamiento la firma de una carta de apoyo al proyecto normativo, y nada más lejos de la realidad. A mí me consta que hay correos electrónicos donde desde la DGT se pide a ciertos ayuntamientos una carta de apoyo para que dicha norma llegue a buen término, para hacer fuerza en cuanto a su tramitación; cuando no hace falta ningún apoyo porque es cuestión del Gobierno. Existe una carta del Ayuntamiento de Málaga enviada a la DGT que se inicia con el tenor literal de: En relación con la petición de la DGT para el apoyo por parte de este ayuntamiento... En blanco y en botella, señor ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que concluir, señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Voy concluyendo. Y la cúspide de las mentiras las vertió usted ayer en la sesión de control, ya las dijo en el Senado. Llegó a decir que en los casi tres años que lleva en el Gobierno había convocado 145 plazas de examinadores y el primer año 70. Pues, mire, mintió. Esas 70 plazas a las que hace referencia no las convocó usted, las convocó el Gobierno del Partido Popular en Resolución del 8 de enero de 2018. Usted llegó al ministerio cinco meses después, el 8 de junio. Por tanto, de esas 145 plazas que ayer se vanagloriaba de haber ofertado, la mitad fueron convocadas por un Gobierno del Partido Popular, ese que usted tanto detesta. Señor ministro, por favor, continúe trabajando y venga muchísimo más, porque haremos entre todos que funcione mejor la seguridad vial y que las medidas que tenga que impulsar el Gobierno sean posibles. Y no se duerma. Corran un poquito más, como corre usted en la cinta, que todo lo demás va muy lento. **(Aplausos)**.

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

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

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Buenas tardes presidente. Buenas tardes, señor ministro.

Vayan mis primeras palabras para todas las asociaciones y para todas las familias de las víctimas de accidentes de tráfico y también para la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que tiene en su haber demasiadas víctimas en el ejercicio de su labor.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 12

Señor ministro, nos volvemos a ver después de una semana. Espero que esta vez nuestra presencia aquí y las peticiones que le vamos a realizar sean mucho más fructíferas y que sea usted un poco más empático con las víctimas de tráfico, ya que no lo fue con las víctimas del terrorismo. Además, no tenemos a los herederos de ETA aquí y, por lo tanto, no tiene usted ningún problema para posicionarse.

Empiezo comentando algo que ya se ha dicho aquí. Usted no lo sabe, porque lleva mucho tiempo sin venir, pero aquí tenemos un problema enorme con los exámenes. Como bien se ha comentado, con la media de productividad de hasta doce exámenes por día con la actual plantilla, son tres años, pero el problema no es que en tres años tengan que estar esperando muchos jóvenes para sacarse el carné de conducir, el problema es que el carné hoy en día no es algo lúdico, el carné de conducir hace falta para cualquier trabajo, para cualquier oficio. Hay muchísimas empresas que están demandando conductores y no pueden acceder a ellos. Tienen que contratar conductores de otros países porque en España hay una situación dantesca. Con esa propuesta que usted ha hecho hoy aquí, con 35 plazas que se han anunciado más las 60, me temo que dentro de unos meses, después del verano, como usted dice, vamos a estar en la misma situación, porque muchos de ellos se van a dar de baja y otros se van a jubilar y no creo que sea una medida que vaya a solucionarlo. Lo vamos a ver próximamente.

Me voy a centrar en dos asuntos, a ver si me da tiempo, y agradecería, señor ministro, que esta vez me contestara por lo menos a la mitad de las preguntas que le voy a exponer. Primero, hay un tema que me preocupa bastante, porque preocupa muchísimo a los auditores de seguridad vial. He contactado con varios de ellos. No sé si usted tiene un comité de expertos al cual consulta para llevar normas, como, por ejemplo, la eliminación de los 20 kilómetros para adelantar. Espero que no sea el mismo comité de expertos que el de la COVID, porque, si no, mal vamos. Le digo esto porque todos estos expertos coinciden en que ese recorrido limitando esos 20 kilómetros va a posibilitar muchísimos más accidentes y, por tanto, más muertes. Lo que se busca, en el fondo, es precisamente burlar el tema recaudatorio y que los radares puedan cazar a más conductores, pero el problema es que, como usted sabe, si un camión va a 80 por una vía en la que se puede ir a 90, el conductor, a 10 kilómetros de diferencia con respecto al camión, tiene que hacer un recorrido muchísimo mayor, encontrándose curvas, cambios de rasante, etcétera. Todos los expertos que he consultado, absolutamente todos, dicen que es una barbaridad. Por tanto, esto lleva a más caja, pero menos vidas. Le sugiero al señor ministro que lo reconsidere.

Otro tema que nos preocupa bastante es la labor de la Guardia Civil. De hecho —llevo menos de un año en esta Comisión—, ha estado muy abandonada la presencia de las necesidades de la Guardia Civil en esta Comisión. Hoy quiero romper una lanza por ellos, porque además de ser el cuerpo mejor valorado por la sociedad española, es el más sacrificado y, además —usted lo ha dicho—, es en el que más muertes se producen, en la Guardia Civil de Tráfico. En este contexto, debemos dar los medios necesarios que está requiriendo la Guardia Civil. Le voy a hacer diez preguntas sobre la situación actual de la Guardia Civil y le agradecería, señor ministro, que si pudiera, por favor, me contestara hoy o me hiciera saber de alguna forma qué va a hacer el Ministerio del Interior ante estas situaciones.

La Guardia Civil, como ya se ha comentado, no tiene chalecos antibalas, sobre todo los que van en vehículos. No tener chalecos antibalas, con el problema de la COVID, no es la medida sanitaria más apropiada. A la Dirección General de Tráfico le sobran casi 200 millones de euros cada año que se transfieren a las cuentas del Estado, así que la excusa no es que no haya dinero para dotar de chalecos antibalas a la Guardia Civil.

Ustedes, desde la DGT, recomiendan con buen acierto que se use el airbag para motoristas; de hecho, en la última revista de tráfico de la DGT recomiendan ustedes, señor ministro, que se use. Pero, claro, si ustedes recomiendan a los motoristas que utilicen el airbag, qué menos que todos los motoristas de la Guardia Civil lleven el airbag. ¿No cree usted, señor ministro, que todos y cada uno de los guardias civiles deberían tener un chaleco airbag?

Los agentes de la Guardia Civil también hacen muchísimos controles de drogas. A veces tienen que parar a vehículos y requerir al conductor que salga por sospecha de tráfico de drogas y demás, y en muchísimas ocasiones no pueden utilizar el arma por la proporcionalidad. Lo que demanda la Guardia Civil es que se les provea de pistolas taser para poder reducir y que no se fuerce a que los guardias civiles tengan que enfrentarse a una pelea física sabiendo que no pueden utilizar el arma. La pistola taser es una demanda que también tiene el cuerpo.

Cuarta pregunta, las nóminas de la Guardia Civil. La equiparación salarial que se vende en este momento es un fraude. Es cierto que ha habido una subida, pero de momento no existe la equiparación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 13

salarial de la Guardia Civil y hay una diferencia de casi 500 euros con respecto a la misma labor que están realizando, por ejemplo, los Mossos. Es una de las demandas que seguiremos reivindicando constantemente.

Otro aspecto que tiene que ver mucho con su ministerio es el de los guardias civiles que fallecen en acto de servicio. Es en la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil donde más fallecen en acto de servicio, pero, curiosamente, hay una gran diferencia en el reconocimiento con las condecoraciones. Es precisamente la parte de la Guardia Civil que menos condecoraciones recibe. Quería preguntarle, señor ministro, por qué la Guardia Civil de Tráfico recibe muchas menos condecoraciones a pesar de ser la que más vidas pierde en su labor.

Sabe usted también que cada vez hay menos demanda en cursos de tráfico, especialmente de oficiales. Eso genera un problema, porque hay más oferta de plazas que demandantes. Diversas asociaciones de la Guardia Civil con las que nos hemos reunido nos han sugerido que quizás se podría estimular que hubiese más demanda de esos cursos de tráfico aumentando el complemento de 140 a 280 euros, para que sean atractivos y de esa manera se puedan cubrir las plazas y, además, se pueda elegir y no se tenga que coger a todos los que se presentan porque en muchísimos casos no se cubren las plazas.

Otra pregunta, ministro, es si tiene usted pensado implantar las once horas obligatorias de descanso a todos los agentes de la Guardia Civil de Tráfico. Es otra de las quejas que nos trasladan. Saben además que el descanso —se ha comentado en las distintas comisiones de Seguridad Vial— es muy importante precisamente para salvar vidas.

Con respecto a los atestados de la Guardia Civil, señor ministro, me comentaban las experiencias de muchos agentes que tienen que realizar atestados e incluso levantar cuerpos y demás y se presenta solo un agente. Hay una gran carencia entre los guardias civiles que realizan los atestados. Es algo que también le demandamos desde aquí.

Respecto a los miembros de la Guardia Civil, en el año 2010 teníamos 10 000 miembros de la Guardia Civil en Tráfico. Actualmente hay unos 8 600. ¿A qué es debido, señor ministro, que haya menos guardias civiles en la carretera, cuando a todos, cuando viajamos por ella, por lo menos a las personas que vamos cumpliendo con la ley y no tenemos nada que temer, nos da seguridad su presencia? Es cierto que alguna vez se ponen, pero muchas veces se asocia la Guardia Civil a la multa, cuando su labor es proteger y dar cobertura ante los accidentes o cualquier problema que tengamos los conductores. Ustedes han ido vendiendo en todas las comisiones el aumento de los agentes de la Guardia Civil y la Policía Nacional, pero en el caso de Tráfico hay un déficit muy importante de 1 400 agentes.

Por último —ya lo he comentado anteriormente—, es precisamente desde la DGT desde donde se pagan todas las necesidades que pueda tener el cuerpo de la Guardia Civil y todos sus materiales, y esos 240 millones de media que han ido sobrando en algunos años han ido a las cuentas del Estado. ¿No cree, señor ministro, que sería mejor destinar esos 240 o 100 o 500 millones, como algún año han sobrado, a dotar a nuestras Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, en este caso a la Guardia Civil, de mejores medios para salvar vidas?

Espero, ministro, que tenga en cuenta mis palabras, que no son las palabras del Grupo VOX, son las palabras de muchos agentes de la Guardia Civil que están realizando su labor en el día a día y que tienen estas necesidades. Nosotros nos hacemos eco de sus necesidades para que ustedes nos hagan caso.

Termino muy brevemente. Aquí ha hablado usted precisamente sobre los vehículos de movilidad personal. Desde VOX presentamos una PNL en este sentido. Ustedes reformaron la legislación e incluyeron bastantes cosas que nosotros pedimos, pero las asociaciones de víctimas de tráfico siguen demandando lo que nosotros también incluimos en aquella PNL que fue rechazada por el Grupo Socialista y Podemos: el casco, el seguro y la matrícula para los vehículos de movilidad personal.

Con respecto a los vehículos vulnerables, habla usted de los motoristas; de hecho, en la exposición de una de nuestras últimas PNL, para hacer una especial mención a las personas vulnerables, en este caso los motoristas, hice referencia a unas palabras suyas de hace unos meses. Nosotros presentamos aquí una PNL respecto a la vulnerabilidad que tienen los motoristas, con medidas e iniciativas necesarias para protegerles, pero lamentablemente fue rechazada. Espero que, aunque en esta Cámara, en Comisión haya sido rechazada nuestra iniciativa, usted, como ministro del Interior, mejore las condiciones y la protección, en este caso, de los motoristas.

Muchísimas gracias. **(Aplausos).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 14

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

A continuación, le damos la palabra al Grupo Vasco y, en su nombre, a la señora Gorospe. Cuando usted quiera.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias, presidente. Buenas tardes a todas y a todos. Buenas tardes, ministro, y gracias por las explicaciones dadas.

En nombre del Grupo Vasco, empezaré a formular algunas preguntas en relación con los temas por los que usted está compareciendo en esta Comisión. En primer lugar, en relación con el proyecto de ley de seguridad vial, nos gustaría saber cómo piensan dar validez jurídica a los nuevos cursos de conducción segura y eficiente. También nos gustaría saber qué requisitos se van a exigir a los centros que los vayan a impartir, qué controles va a tener la Administración sobre los mismos y, en último lugar, cómo se van a articular estos cursos con los cursos de sensibilización y de reeducación ya existentes.

Por otra parte, la prioridad en nuestra agenda política en esta Comisión, como usted, ministro, conoce bien, son los examinadores de Tráfico y los problemas que estamos teniendo para que las personas que quieren examinarse puedan hacerlo en tiempo y con la debida diligencia, dada la importancia de lo que pretenden obtener, que les condiciona en su vida en muchos aspectos. Tener la posibilidad de hacer en tiempo el examen práctico para obtener el permiso de conducir no es cualquier cosa, porque condiciona las oportunidades de trabajo de muchas personas jóvenes, las oportunidades de muchas personas que quieren trabajar como transportistas y las oportunidades de empresas pequeñas que han arriesgado su capital para poder tener autoescuelas y para poder tener movilidad. Así se lo venimos trasladando desde hace mucho tiempo a usted y a otras personas que han tenido antes las responsabilidades políticas que usted tiene ahora. Llevamos años planteando distintas iniciativas en este sentido, pero a pesar de todas las promesas que se van realizando y que usted mismo ha realizado la situación no mejora, sino que incluso empeora.

Nosotros les venimos formulando distintas preguntas, algunas orales y otras por escrito, y voy a hacer un pequeñito repaso de las respuestas que ustedes nos están dando a las preguntas que por escrito les estamos formulando. Les hemos preguntado, en concreto, cuándo tiene el Gobierno previsto cubrir el déficit actual de examinadores, y su respuesta ha sido remitirnos a la lectura de un *Diario de Sesiones*. Cuando nosotros le hacemos una pregunta por escrito después de que usted nos haya respondido en un Pleno a una pregunta oral es porque usted en esa pregunta no nos ha respondido. No entiendo yo; lo vuelvo a leer, lo subrayo y veo que aquí, a la pregunta ¿cuándo?, no se me responde. No sé si usted cree que no hacemos un seguimiento de las preguntas que le vamos formulando o cuál es el problema. Nos vamos a otra pregunta: ¿Cuál es el tiempo medio de espera entre que se realiza el examen teórico y el práctico? Y nos responde esto: El tiempo medio de espera al que se hace referencia es un concepto variable y difícil de concretar. ¿De verdad cree que el tiempo medio de espera, tiempo medio de espera, repito, un dato cuantitativo, es un concepto variable y difícil de concretar, ministro? A mí me sorprende. Nosotros le formulamos esta pregunta jefatura de Tráfico por jefatura de Tráfico, para que no haya errores sobre cuál es la voluntad que tiene nuestro grupo parlamentario, y usted nos aporta un dato: El tiempo medio nacional es de noventa y cinco días. Y nos da la misma respuesta a una sucesión de preguntas. Nos dice: El tiempo medio nacional es de noventa y cinco días. Por tanto, no nos lo da por jefatura de Tráfico. La conclusión a la que nos lleva es que usted no quiere que nosotros sepamos cuál es el tiempo medio de espera en cada una de las jefaturas de Tráfico, porque lo contrario no lo entendemos. Nos dice: y, además, cabe recordar que esos noventa y cinco días no son tiempo de espera, sino tiempo entre la prueba teórica y la primera prueba de circulación. Vale, pues le reformularemos todas y cada una de las preguntas con el concepto exacto, con la definición exacta que nos da, a ver si así nuestro grupo parlamentario puede obtener el dato que quiere.

Le formulamos otra pregunta pidiendo datos concretos, que es cuál es la plantilla, cuáles son las plazas de esa plantilla, cuáles son las vacantes y cuándo tiene prevista la provisión de esas vacantes, y no nos responde. Da un acumulado de datos y nos dice que, por ejemplo, en Guipúzcoa hay 27 efectivos y 18 vacantes; que, por ejemplo, en Navarra hay 33 efectivos y 24 vacantes. Yo creo que tienen un problema muy importante y que tienen que tomárselo con mucha mucha seriedad y darle un carácter prioritario, porque se lo están planteando muy seriamente los portavoces de distintos grupos parlamentarios con diferentes sensibilidades. En nuestro caso, usted sabe que no tenemos voluntad de desgastar a su ministerio ni de desgastar la imagen del Gobierno, sino de solucionar un problema que es real y que impacta en la sociedad vasca y en todas y cada una de las personas que conforman esa sociedad. Usted

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 15

hoy nos ha dicho que iba a haber examinadores itinerantes —ya en alguna otra ocasión le hemos dicho que eso es un parche para un problema estructural, y un problema estructural no se soluciona con parches— y, además, nos ha dicho que va a haber una contratación de sesenta examinadores interinos —nos alegramos de que se lo haya permitido el Ministerio de Hacienda—, pero —no sé si le he entendido mal— para después de verano. En verano muchísima gente aprovecha para sacarse el carné de conducir. Aumenten el dinero necesario para horas extras, adelanten esto, convengan al Ministerio de Hacienda de que tiene que hacer un esfuerzo económico más importante para poder dar solución a este problema, porque, si no, el problema va a persistir. Cualquiera que analice esta tabla de vacantes que nos ha ofrecido va a ver que con esto no se soluciona el problema. Vamos a tener que estar aquí, erre que erre, insistiendo en un problema estructural y que afecta a muchísimas jefaturas de Tráfico porque no se le da solución, y, sinceramente, no entiendo por qué. Me parece que para ustedes es un desgaste y no entiendo por qué no adoptan medidas para poder subsanarlo en tiempo.

Para terminar, me gustaría dar voz a un escrito que desde la Federación de Autoescuelas de Euskadi han hecho llegar a nuestro grupo parlamentario, porque están sufriendo las consecuencias de esto. Nos dicen: Ante la ya dramática e insostenible situación que padecemos y que llevamos soportando desde hace años en nuestra relación con la Administración del Estado para poder realizar las pruebas prácticas que permitan la obtención de los diferentes permisos y licencias de conducción, les pedimos con carácter urgente que eleven a los órganos pertinentes —y yo creo que usted es uno de ellos— la solicitud de la transferencia de la competencia del servicio de exámenes obligatorios establecidos reglamentariamente para la obtención de los diferentes permisos y licencias de conducción. No se está dando solución desde la Dirección General de Tráfico para gestionar de manera eficiente el servicio que demandan las ciudadanas y los ciudadanos vascos desde hace muchos años, y la situación, en lugar de mejorar o de normalizarse, se ha deteriorado hasta límites inadmisibles. A día de hoy en Guipúzcoa se necesitan 113 días laborables para absorber una bolsa de 6 565 aspirantes; Araba necesita 110 días para absorber una bolsa de 2 200 aspirantes; Vizcaya necesita 50 días para absorber una bolsa de 6 415 aspirantes. La media de espera en los tres territorios supera los tres meses, un tiempo excesivo tanto para las y los aspirantes que necesitan el permiso de conducir como para las autoescuelas, que tienen los centros de formación llenos de alumnos y no pueden darles salida, de tal modo que ven restringido su derecho al trabajo hasta el punto de tener que cerrar, porque la Dirección General de Tráfico cada semana que pasa tiene menos capacidad de examen en las jefaturas de Tráfico de Euskadi. Generen más plazas, cubran las vacantes y, mientras tanto, doten de horas extras para que realmente se pueda dar salida a esta gente que está esperando.

Gracias.

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

Por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra el señor Gutiérrez. Cuando quiera.

El señor **GUTIÉRREZ VIVAS**: Muchas gracias, presidente.

Sean mis primeras palabras, como no puede ser de otra manera, de apoyo a las familias de todos los fallecidos en accidentes de tráfico de toda característica, sea en entorno urbano o en el que sea, porque cada vez que se produce uno de ellos es un drama familiar. Quiero mostrar mi respeto, mis condolencias y mi apoyo total a sus familias, igual que a los hombres y mujeres de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que creo que hacen una labor extraordinaria, impagable y mal pagada. Y, señor ministro, no por el hecho de que sea impagable tiene que ser mal pagada; sería bueno que, aunque fuera impagable, fuera bien pagada.

Sobre este aspecto, es evidente que falta personal en la Agrupación de tráfico, ministro. Está bien el tema del control y la sanción, pero hay una parte que yo creo que se ha perdido, que es la parte de socorro. Todos estábamos acostumbrados a ver a miembros de la Agrupación de tráfico en las carreteras, haciendo esa labor de socorro, de ayuda, pero es que ahora es absolutamente imposible, porque uno hace 400 kilómetros por una carretera y no es capaz de ver una sola pareja de la Agrupación de tráfico parada en algún sitio para socorrer, auxiliar, responder o solucionar problemas que tengan los ciudadanos. Todo parece que se destina siempre a lo mismo, que es al control de la velocidad y a la sanción, importantísima, sin duda, porque yo creo que, como en cualquier ley, si no hay sanción no hay un mecanismo que haga que las personas seamos capaces de cumplir la ley; esto es así de penoso, pero es una realidad. Por lo tanto, señor ministro, yo le pido más medios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 16

Voy a hacer un pequeño paréntesis sobre un tema que le pasa a usted mucho, señor ministro, y créame que yo en esta Comisión quiero ser lo más constructivo posible. Usted se empeña siempre —le pasa igual en Interior— en decir que viene aquí a petición propia, que viene a petición propia y que viene a petición propia. Parece como que no quiere venir cuando le llamamos los grupos parlamentarios, pero es que esa es nuestra tarea, señor ministro. Parece que a ustedes —y les pasa en general a muchos miembros de este Gobierno— les sale sarpullido cuando hay que hacer control al Gobierno. Pero si es que esta es la labor del Ejecutivo, el control al Gobierno, señor ministro. Yo le rogaría —ya se lo he dicho en alguna ocasión— que abandonase esa posición. Venga usted aquí con confianza, con tranquilidad, que aquí estamos todos, sobre todo en esta Comisión, para construir cosas, señor ministro. Da igual que venga a petición propia o que venga por los grupos. Es normal que los grupos queramos que venga para poder preguntarle cosas, es lo razonable, pero es verdad que ustedes intentan hurtar el control siempre que pueden. Me gustaría que lo corrigieran, porque solo es un tema de voluntades, señor ministro, de voluntades nada más.

Insisto en lo que le decía, que yo quiero ser propositivo, y le voy a enumerar una serie de puntos que desde nuestro grupo parlamentario nos gustaría trasladarle, porque en ellos se apoya parte de nuestro programa sobre este tema y creo que al final esta es una Comisión de consenso. Algunos de ellos ya los ha dicho usted, lo cual nos llena de satisfacción, y otros sería bueno que por lo menos los valoraran.

Sobre las carreteras convencionales, que es el sitio donde, como usted bien ha dicho, mayor es la accidentalidad, creemos que las bandas rugosas son fundamentales en todas ellas, porque al final evitarán las salidas de vía debido a las restricciones. Nuestro grupo cree que se deberían realizar auditorías de seguridad vial por parte de las jefaturas de Tráfico y los subsectores consiguientes; seguramente ustedes las hacen, pero no se dice. Yo creo que lo suyo es que se hicieran públicas para ver qué hay que corregir. Creemos también que debe analizarse la señalización existente, sobre todo la de velocidad y adelantamiento, y esa auditoría que sea conocida y que se vea cómo evoluciona. Creemos que hay que analizar la seguridad de las propias carreteras, es decir, aquellas que nosotros llamamos carreteras que perdonan. Ustedes lo han mencionado, los mayores accidentes son salidas de vía con vuelcos. Yo creo que hay que analizar esta seguridad y establecer un *ranking* y que los conductores, cuando circulamos, sepamos por qué tipo de vía circulamos y no solamente en un tramo concreto. Creo que debe establecerse la luz de cruce obligatoria, que ahora solamente es voluntaria; debería pasar a ser algo obligatorio y creo que se debe modificar el Reglamento General de Circulación para este tema.

Sobre los puntos negros, la última estadística de la DGT es del año 2014, pero después del 2014 no se ha actualizado este número. Nos gustaría saber por qué no se ha actualizado desde el 2014; si son menos o es que no ha valido para nada la señalización de los puntos negros; si se han reducido y las acciones que se han llevado a cabo en la carretera para eliminar estos puntos negros; si se ha reformado la propia vía... Nos gustaría que, además, se fijara un objetivo de reducción por parte del Ministerio, no sé, un 60% al final de la legislatura estaría bien, y se podría hacer por hitos: un 10%, un 15% cada uno de los años. Si no medimos las cosas, no mejoraremos nunca. Como ve, le estoy planteando temas muy técnicos que yo creo que no son muy difíciles de incorporar, no es nada político.

Sé que usted conoce el sistema Invive, de intensificación de vigilancia de velocidad, que calcula los tramos de mayor peligrosidad de la red en función de tres variables: exceso de velocidad, tamaño de tramos y número de gravedad de los accidentes. Nos gustaría que señalizasen los 300 tramos Invive más peligrosos mediante una señalización vertical y que señalizasen los 50 aun más peligrosos mediante una señalización horizontal destacada, que se pinten las líneas de la carretera de otro color, de un color verde en este caso, por ejemplo, para avisar más al conductor. Yo creo que los usuarios pondrían una especial atención en esos tramos, y esto es más efectivo que otro tipo de señales. Es algo claramente disruptivo, ministro, pero nos parece una buena proposición. Nos gustaría que en los 300 tramos Invive se colocaran cinemómetros y radares. Yo creo que es donde deben estar y no en otros; esos son los tramos en donde deben estar. Se pueden incrementar los avisadores de velocidad sin multa, avisar del exceso de velocidad, porque un conductor responsable, en ocasiones de forma inadvertida, puede exceder ese límite, y es una forma de que pueda darse cuenta y de que de forma voluntaria reduzca la velocidad. Creo que es siempre mejor que la sanción.

Sobre los ciclistas, creo que nos ha hablado bastante sobre esto, pero nos gustaría que se definieran las vías donde esté prohibida la circulación de ciclistas porque sean muy peligrosas, porque no tengan visibilidad, porque no tengan anchura suficiente, que esto se ponga bien claro, porque parece como que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 17

el ciclista puede circular por todos sitios y yo creo que hay algunas vías que por su especial peligrosidad probablemente no sean aptas nunca para que los ciclistas puedan transitar por ellas. Quizás se debería hacer un estudio sobre esto.

Sobre los motoristas, que también nos ha mencionado, creemos que toda la red de carreteras debería tener guardarraíles para motoristas y creo que debería haber una partida presupuestaria en los Presupuestos Generales para esta actuación, que fuera pública. Creo que eso sería bueno y es algo que la sociedad demanda. No se hace así, pero nos gustaría. Y vuelvo al sistema Invive. Nos gustaría que se hiciera un sistema Invive específico para motos, igual que el Invive actual para coches, pero específico para motos, porque creo que esto también daría mucha información al usuario de la moto.

Algo parecido nos gustaría hacer con respecto al problema del consumo de alcohol y drogas, en qué zonas hay más accidentes a causa de ello, porque al final creo que en esas zonas deberían intensificarse los controles por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Por tanto, debería hacerse un estudio. Seguro que usted tiene otros, pero nos gustaría que, si tiene otros, nos dijera cuáles son, porque no los conocemos. Que se planifiquen controles de prevención en todas las provincias, eliminando la idea de que solo se hace la prueba de drogas al que ya es evidente que va a dar positivo. Yo creo que crear esa idea de que en cualquier momento te pueden hacer un control, por ejemplo, en polígonos industriales, que hay muy pocos, estaciones de servicio, nexos de comunicación, *parkings* para vehículos pesados, sería bueno para reducir el número de personas que conducen bajo los efectos de las drogas, porque es terrible para cualquiera que se encuentre con un conductor en ese estado.

Nos ha mencionado usted las modificaciones de las sanciones cuando se usa el móvil. A nosotros nos gustaría que si además el conductor lo que va es escribiendo un wasap, la sanción fuera mayor que si va hablando o manipulando el móvil. Nos gustaría que la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil pudiera utilizar cámaras específicas tipo GoPro, de las que llevan muchos otros motoristas, para que se pueda identificar cuando ellos pasan si, efectivamente, alguien está haciendo este uso del móvil y está escribiendo. Yo creo que además sería bueno que los guardias civiles de la Agrupación de Tráfico pudieran tener imagen grabada de lo que pasa mientras ellos van circulando por la vía, ayudaría mucho en diferentes y posteriores campañas de concienciación.

Usted nos ha mencionado algo sobre la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030. A nosotros nos parece estupendo, pero nos gustaría que se evaluara el cumplimiento del plan vigente, porque, claro, podemos hacer uno nuevo sin saber qué es lo que ha pasado con el plan vigente, si ha funcionado, pero nos gustaría que se evaluara el actual. Yo creo que las políticas públicas deben evaluarse siempre, ministro, por lo menos este grupo lo considera así. Voy finalizando, presidente. Nos gustaría que se definieran actuaciones correctivas para garantizar el cumplimiento en el plazo previsto, utilizar la información recabada estos años, y por eso le pedíamos este cumplimiento del plan actual para mejorar la estrategia y actualizarla a los nuevos tipos de movilidad, sobre todo eléctrica, autónoma y colaborativa, y desde luego instar a los municipios de más de 50 000 habitantes a redactar su propio plan de seguridad vial, que ahora mismo no lo tienen, pero a nosotros nos parece que sería positivo que se incluyera la nueva estrategia de seguridad vial, porque estos municipios no disponen de un plan de seguridad vial y yo creo que, si no tienen plan de seguridad vial, es muy difícil que los usuarios de esos municipios puedan mejorar su seguridad.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que concluir, señor Gutiérrez.

El señor **GUTIÉRREZ VIVAS**: Finalizo, presidente, con una mención muy breve. No voy a insistir en el tema de los examinadores, porque creo que tres portavoces que me han precedido ya se lo han mencionado y sería reiterativo, pero evidentemente aquí, señor ministro, tenemos un problema, y digo tenemos un problema porque al final lo tenemos todos, lo tienen ustedes, pero lo tenemos también las familias, y es el de que nuestros hijos no pueden sacarse el carné de conducir, algunos de ellos lo están necesitando para trabajar, otros incluso para poder viajar fuera. Esto es un drama y si no se le pone una solución rápida, creo que va a colapsar el sistema y me temo que acabaremos como en el canal de Suez, donde se bloqueará todo y luego nos tiraremos de los pelos, señor ministro.

Muchísimas gracias, presidente, y gracias, señor ministro.

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

A continuación, por el Grupo Plural, tiene la palabra el señor Rego. Cuando usted quiera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 18

El señor **REGO CANDAMIL**: *Grazas*, señor presidente. Agradezco también al señor ministro sus explicaciones.

En todo caso, me voy a referir solo a dos o tres cuestiones de forma breve. En primer lugar, el problema del atasco en la realización de exámenes de Tráfico. Sabemos que este es un problema estructural que venía de antes, pero que se ha agravado de manera muy importante por la suspensión producida en los primeros meses del confinamiento sin que la Dirección General de Tráfico, sin que el ministerio pusiese remedio en tiempo y forma, de modo que hoy es un problema aún mucho más importante. Nos alegramos de las medidas de refuerzo de personal que hoy se nos anuncian, pero entendemos que son insuficientes para descongestionar de manera ágil, de manera rápida, la situación actual. Se habla de sesenta examinadores interinos después del verano y por seis meses, y nosotros creemos que, efectivamente, se debe adelantar la incorporación de esos interinos y se debe prever una prolongación de sus funciones hasta que la situación esté normalizada. En todo caso, la solución será por la vía de un refuerzo estructural del personal. A mayores, el BNG registró una iniciativa de 17 de marzo de este mes porque entendemos que se debe eliminar el sistema CAPA, que solo genera más problemas de los que resuelve, genera injusticias, inequidades y perjudica a muchas autoescuelas, especialmente aquellas que están especializadas en el carné profesional. Por lo tanto, nos unimos a la reclamación del sector de que sea eliminado el sistema CAPA.

En relación con las medidas presentadas para reforzar la seguridad vial, tenemos que decir que la mayoría nos parecen correctas, nos parecen bien, de hecho, alguna, como la reducción a 30 kilómetros en vías urbanas, llevamos mucho tiempo reclamándolas. Quiero recordar que el Concello de Pontevedra, en el que gobierna el BNG desde hace veinte años, es pionero en esta medida, incluso también en conseguir eso que usted mencionaba, el derecho a la ciudad, razón por la que ha recibido numerosos premios de reconocimiento a nivel internacional, pero creo que el más importante de todos los premios es un dato, y es que en más de diez años no hubo ni un solo fallecido en vías urbanas en el Concello de Pontevedra. Creo que es significativo que eso sea así y nos parece positivo.

Hay otras medidas que son más discutibles e incluso discutidas, porque hay expertos se posicionan en contra de ellas, como la de eliminar ese incremento de 20 kilómetros en adelantamientos, que, como ya se dijo, puede suponer mayor riesgo de accidentes, especialmente en un país como Galiza, con las características de dispersión de la población, las características orográficas y también de su red viaria. Es un país en el que es difícil —a ver si nos entendemos— encontrar una recta de más de 200 o 300 metros. Una medida de este tipo o aumenta el riesgo de accidentes o elimina la posibilidad de adelantar en la mayoría de las vías convencionales, por lo tanto, entendemos que entendemos que antes de aplicar esta medida se debería estudiar con mayor detenimiento. También entendemos positivas las medidas para protección de las personas de colectivos vulnerables, que en este momento representan ya más del 50% de víctimas mortales en vías interurbanas; por lo tanto, es una exigencia. Creemos que las que se presentan van en la buena dirección, pero en este caso, como en otros, hay una parte de la seguridad que está directamente relacionada con el estado de esas vías y con las propias infraestructuras, y creemos que ahí también hay que actuar, especialmente en lo que concierne a estos colectivos vulnerables, a la dotación de carriles bici adecuados o a la dotación de sistemas de guardarraíles, sistemas seguros para motoristas, que tenemos que decir que, por lo menos en el caso de Galiza, no existen en la mayoría de las vías; es más, no existen en vías que acaban de ejecutarse en este momento. Lo que sí nos parece realmente injustificable es que las propias actuaciones del Gobierno, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana no tome en consideración una actuación que salva vidas y que salva a personas, como los guardarraíles de seguridad.

En todo caso, antes hacía referencia a las características de la red viaria *galega*, con sus peculiaridades y esto me lleva a otra cuestión que no me parece menor, que es la posibilidad y la necesidad de que Galiza tenga plenas competencias en materia de gestión de tráfico y de seguridad viaria para poder también realizar una adaptación a esas peculiaridades. Doy algunos datos: tenemos poco más del 5% de la población del Estado español y el 6% de superficie territorial del Estado español, pero tenemos el 10% de la red viaria en kilómetros del Estado español, prácticamente el doble de población, y tenemos el 10% también de las vías de mayor peligrosidad del Estado español. Si esto lo trasladamos a accidentes y a fallecimientos, el dato es igualmente significativo: en el año 2019 los noventa fallecidos en vías de Galiza supusieron el 7,3% de los fallecidos en el Estado español, insisto, teniendo en cuenta que nuestra población es de poco más del 5%. Por lo tanto, hacer una gestión adecuada de la seguridad vial nos lleva a esa necesidad de la transferencia de las competencias en tráfico y seguridad viaria. Quiero recordar que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 19

tenemos aprobada una ley de policía *galega* desde el año 2007 que duerme en el cajón, y ahí tanto Partido Popular como Partido Socialista se pusieron de acuerdo, pero también quiero recordar que hay decisiones que van en esa dirección. El Parlamento de Galiza reclamó reiteradamente la transferencia de esta competencia, en el acuerdo de investidura entre el BNG y el Partido Socialista figura la transferencia de todas las competencias pendientes del estatuto y que han sido reclamadas por el Parlamento y negociadas con anterioridad entre gobiernos, entre ellas está la de tráfico, seguridad viaria y seguridad pública, y recientemente, el pasado día 11 de marzo, en la Comisión de Política Territorial fueron aprobadas dos proposiciones no de ley en este sentido, instando a los gobiernos a que se reúna la Comisión Mixta de Transferencias y a que se inicie el proceso para transferir algunas que son absolutamente necesarias, como esta a la que estoy haciendo referencia. Por lo tanto, esperamos que el Gobierno sea sensible también a esta situación y se pueda por lo menos empezar a hablar, porque creemos que contribuiría a mejorar la gestión del tráfico y de la seguridad en nuestro país.

Y nada más. Aprovecho simplemente para disculparme por tener que ausentarme. En todo caso, estaré atento a la respuesta.

Muchas gracias.

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

A continuación, por el Grupo Republicano, tiene la palabra la señora Granollers. Cuando quiera.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente. Bienvenido y gracias por sus explicaciones, señor ministro. Traía un discurso un poco duro, pero le adelanto que me va a encontrar un amor cuando termine, porque nada que ver con los discursos que le han hecho los otros compañeros. **(Risas)**.

Entendemos que no es a su ministerio al que le corresponde la elaboración de las leyes y las reformas de las leyes de tráfico y circulación. Sí nos gustaría que nos tuviera un poco más en cuenta a la hora de redactarlas y, más que nada, de aprobarlas. Celebramos el título de formador, poner en valor el papel del profesor de formación vial, porque los profesores son el centro de la formación vial y deben dignificarse su labor y sus condiciones de trabajo. Hace falta una reordenación para dignificar la profesión y valorar adecuadamente el trabajo pedagógico que realizan estos profesores.

Continuando ya con la formación, puesto que las normas de circulación, las señales en las calles, las pinturas en las vías, son un lenguaje internacional, según nuestro parecer, la educación vial debería ser una asignatura desde la Educación Infantil; no hay que enseñar a ir en bicicleta, a pedalear, si no podemos enseñar qué es una línea discontinua, qué es una señal de prohibición o de aparcar. Vías más seguras es sinónimo de que todos los que transitemos por ellas sepamos por dónde pasar. Por tanto, es muy importante saber cómo actuar en caso de accidente en una vía, sea un accidente en el que estemos involucrados o socorriendo al que ha sufrido un accidente. En las últimas comparecencias en esta Comisión hemos visto que saber cómo actuar mientras esperamos una asistencia en carretera puede evitar un accidente en cadena; es muy importante. También en otra de las comparecencias del día 3 de marzo se mencionó el fracaso en educación y formación. Esta concienciación solo es posible desde las edades tempranas, trabajar en ello es indispensable, por tanto, creemos necesaria la colaboración con agentes sociales y administraciones públicas para la difusión de las buenas prácticas.

¿Han estudiado cómo involucrar a todos los ciudadanos en materia de seguridad vial? Otro factor que influye en los siniestros viales es conducir un vehículo. Hay que reducir lesiones y muertes, aunque, evidentemente, la mejor propuesta sería cero víctimas, pero para ello necesitamos algo más que educación vial; necesitamos sistema de protección en todos los vehículos, un sistema AVAS, pero para toda la sociedad, no para una minoría. Seamos europeos y miremos hacia adelante. Los sistemas de protección no pueden ser un lujo. Si los conductores supieran las ventajas y las aportaciones de los AVAS y las nuevas propulsiones de coches híbridos o eléctricos, seguramente renovarían sus vehículos y mejorarían así la edad media del parque móvil de España, que es uno de los más antiguos de Europa —estamos sobre los doce años—, y a la vez serían vehículos más seguros y eficientes. ¿Son conscientes de la necesidad de invertir y promocionar la renovación de vehículos? ¿Se han planteado dar ayudas e incentivos fiscales para que las empresas renueven sus vehículos?

Sabemos también que no solamente con el cambio de vehículo solucionaremos el problema. Muchos conductores de estos coches que podemos llamar normales van a comprar o cambiar su vehículo y les dan un modelo actual con estos AVAS, pero en lugar de mejorar la seguridad, crean situaciones de confusión, angustia y descontrol por el desconocimiento de estos sistemas. A nuestro entender, la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 20

formación continua —usted también lo ha comentado— en materia de seguridad vial es imprescindible. Desde que se obtiene el permiso de conducir hasta que finalizamos la vida como conductor no recibimos ninguna educación posterior a la que obtuvimos en el momento de aprobar el permiso. La materia de tráfico es viva y muy cambiante, la muestra la tenemos hoy en esta Comisión. La renovación del permiso de conducir, que ahora es un simple trámite médico, sería un buen momento para hacer una pequeña formación, no creo que hiciera falta ni un examen, pero sí una formación para actualizar estos cambios normativos. Se debe ser valiente y afrontar un cambio estructural que evitaría accidentes y sanciones por desconocimientos de las normas. Los cursos de reeducación y sensibilización, como ha dicho usted, 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 accidentes de tráfico y sus psicólogos, una gran labor, quizás esta es la solución a la formación continua que le proponemos. Desde el Servei Català de Trànsit ya exponen los buenos resultados de estas formaciones. ¿Se prevé en esta estrategia una formación continua del conductor?

Otro factor que interviene en la seguridad vial son las carreteras y vías; invertir en transporte público de calidad es invertir en salud, es invertir en bienestar. Hemos pasado años con gobiernos del PSOE y del PP —tanto monta, monta tanto— sin invertir en carreteras o en transporte público de calidad, especialmente en zonas rurales. Un buen transporte público salvaría muchas vidas. ¿Piensa encarar estas mejoras de las vías desde la perspectiva de la seguridad vial?

Y tampoco nos olvidemos de los conductores profesionales. Ustedes marcan a los mayores de sesenta y cinco años como un grupo de riesgo y vulnerable, mientras tenemos conductores profesionales de sesenta años con problemas para jubilarse. Teniendo en cuenta que estos trabajadores llevan ya treinta y siete años cotizados, ¿se han planteado que este colectivo se pueda jubilar sin penalización a los 60 años?

Para terminar, se lo pedí ayer en sesión de control y hoy se lo vuelvo a reiterar. Igual que mi compañera Josune, le he hecho preguntas y nunca responde a lo que le preguntamos. Hemos vuelto a presentar las preguntas pidiendo amparo a la Mesa para que se nos conteste bien, pero le reitero, en Cataluña tenemos un colapso, son muchos los jóvenes en lista de espera para ser examinados y sabemos que se han encontrado con este grave problema fruto de la mala gestión de los anteriores gobiernos. Le reitero, tanto monta, monta tanto, PSOE y PP, siempre son los mismos. Y sí, la COVID lo agravó, por eso necesitamos soluciones valientes. No importa tampoco si es la segunda oportunidad o si es la primera vez que se presentaron a un examen, nadie merece un agravio en situaciones extremas de crisis como la que nos encontramos. Recordemos que obtener un permiso de conducir no es un lujo, sino que es una mejora social y laboral y en muchos casos es imprescindible, ya que en las zonas rurales no existe medio de transporte público alternativo para desplazarse. Ahora mismo hay personas perdiendo oportunidades de trabajo por no poder acceder al examen en un tiempo prudencial. Estamos convencidos que desde el Servei Català de Trànsit acabaríamos con este agravio. Este colapso deja a la DGT como un órgano incompetente, y no creemos que sea así. Libérese de este lastre que no les deja trabajar en cosas importantes y traspasen las competencias en materia de exámenes a la Generalitat de Catalunya o a las otras comunidades que se lo piden. Cuando unas comunidades le piden una cosa es igual que cuando lo piden las autoescuelas, si más de una se lo pide quizás es porque tenemos razón. Por tanto, le reitero el traspaso de las competencias.

En Cataluña ya fuimos pioneros en patentar el sello de calidad AeQ, de Autoescuelas de Qualitat, fruto del trabajo del Servei Català de Trànsit, la Universitat Autònoma de Barcelona, la Federació d'Autoescoles de Catalunya y el Col·legi de Psicologia de Catalunya. Hemos demostrado sobradamente que nos importa la educación de calidad y una educación vial y debemos examinar a su debido tiempo. Sea valiente, señor Marlaska, y en situaciones extremas, soluciones eficaces. Si quiere una solución eficaz para Cataluña solo le queda una solución: traspasar las competencias. No va a solucionar el problema del colapso con 100 o con 200 examinadores; no lo va a solucionar.

Gracias.

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

Para concluir este trámite, tiene la palabra, por el Grupo Socialista, su portavoz, el señor Durán. Cuando quiera.

El señor **DURÁN PERALTA**: Muchas gracias, presidente.

Mis primeras palabras quiero que sean de recuerdo y apoyo a las personas que han sufrido un accidente de tráfico y a las familias que han perdido algún ser querido, por ello estamos aquí en esta Comisión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 21

Buenas tardes, señor ministro. Quiero agradecerle su comparecencia a petición propia en esta Comisión. Creo que hablo en nombre de todo mi grupo y de muchos españoles al decirle que es un orgullo tenerle como ministro del Gobierno de España, usted ha demostrado a lo largo de su trayectoria profesional ser un gran servidor público. A pesar de todo el ruido que las derechas quieren crear o inventar para emponzoñar el debate político, la realidad es que casi tres años después de su nombramiento como ministro, en un Gobierno que generó mucha ilusión, casi tres años después he de decir que ha estado a la altura de las expectativas generadas, que no eran pocas, y lo ha estado encima en el peor momento que ha vivido el país en nuestra historia reciente. Seguramente para usted ha tenido un coste entrar en política, pero, sin duda, la política española y el país ha ganado, al igual que también ha ganado la seguridad vial, y es que muchas veces se dice de la importancia de contar con los mejores en política y tanto usted como el director de la DGT, Pere Navarro, han sido un acierto del presidente Sánchez, que ha sabido rodearse de los mejores, y es que siempre que hemos gobernado los socialistas nos hemos creído la seguridad vial y hemos sido proactivos a la hora de poner medidas que puedan incidir en la reducción del número tanto de accidentes de tráfico como el número de víctimas en carretera. Este Gobierno no ha parado de trabajar y de tomar decisiones importantes para la seguridad vial, decisiones como la que ha resaltado el ministro de reducir de 100 a 90 kilómetros por hora la velocidad máxima en las carreteras convencionales, una medida que ha afectado a más de 10 000 kilómetros de carreteras convencionales, y debemos tener muy presente que el 75 % de los fallecidos en carretera tenían lugar en estas vías y que el 40 % de los accidentes mortales se producían por salida de la vía, muchos de ellos como consecuencia de exceso de velocidad o velocidad inadecuada, una medida, junto con otras, que ha tenido un resultado inmediato, ya que en el año siguiente a su aprobación se redujeron en un 10 % las muertes, se salvaron 100 vidas gracias a esta medida. Usted en su intervención también nos ha dejado datos muy preocupantes, como que en 2019 aumentaron los fallecidos en vías urbanas en 509 personas. Y frente a este problema, nuevamente, este Gobierno ha sido proactivo y se ha puesto a trabajar para buscar soluciones, soluciones conjuntamente con los ayuntamientos, como reducir la velocidad de 50 a 30 kilómetros/hora en las vías urbanas de un único carril, una medida que, como bien ha explicado, reduce la probabilidad de muerte en ocho veces. También habéis resuelto una demanda que tenían las entidades locales y los vecinos y vecinas de nuestro municipio, como es la regulación de los vehículos de movilidad personal, de los conocidos patinetes, que están en auge y que se encontraban sin ningún tipo de regulación. Estas medidas, junto con la aprobación del Reglamento de Vehículos de Auxilio en Carretera, las medidas que se han tenido que poner por motivos de la pandemia y otras tantas en materia de seguridad vial, que ha resaltado en su intervención, hace que podamos decir desde el Grupo Socialista con orgullo que el Gobierno viene con los deberes hechos, y más si tenemos en cuenta el contexto político de estos años, de bloqueo, de repeticiones electorales y de algo más de un año que llevamos de pandemia.

Señor ministro, si hacemos un símil con el carné por puntos, podríamos decir que usted y Pere Navarro tienen todos los puntos por buenos gestores, y es que esta buena gestión no se queda aquí, sino que nos ha demostrado la ambición y el firme propósito de seguir tomando decisiones para seguir reduciendo el número de víctimas de accidentes de tráfico. Se han marcado el principal objetivo para el año 2030 de reducir el 50 % los fallecidos en accidentes de tráfico, una ambición que va a seguir salvando vidas y evitando que siga habiendo familias destrozadas por cada víctima o herido que vemos en las carreteras. Y para cumplir ese objetivo el Gobierno trae un paquete normativo. Coincido con usted en que el carné por puntos marcó un antes y un después en materia de seguridad vial, fue una medida valiente y que el tiempo ha demostrado que ha dado buenos resultados. Y es verdad que quince años después toca evaluar y actualizar el sistema para abordar determinadas circunstancias que en el momento de su creación sencillamente no existían, como aumentar la retirada de puntos cuando se está utilizando el móvil, ya que es la causa del 32 % de los accidentes de circulación, o el aumento de retirada de puntos por no hacer uso del cinturón de seguridad, sistema de retención infantil o del casco.

La apuesta por la formación y la educación es vital, por eso compartimos también la necesidad de crear los cursos de conducción segura y eficiente que conllevan la bonificación de puntos. Y hablando también de la formación, no puedo dejar de mencionar al sector de las autoescuelas, que es fundamental para la seguridad vial de nuestro país y que usted ha abordado de forma directa como una de sus principales reivindicaciones. Quiero agradecerle que esté trabajando de forma decidida para corregir los seis años de nefasta herencia que recibimos del Partido Popular en materia de examinadores de Tráfico, y es que desde 2011 a 2018 el Partido Popular recortó 111 plazas de examinadores de Tráfico, repito, durante los años de gobierno de Rajoy se recortaron 111 plazas de examinadores de Tráfico. Y, después

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 22

de lo que nos ha anunciado hoy, les animo a que hagan como yo, a que cojan papel y lápiz y nos pongamos a sumar. Cuando los socialistas entramos en el Gobierno había 735 examinadores, a día de hoy tenemos 781 examinadores, que son 46 más de los que nos dejó el Partido Popular. Seguimos sumando. En el mes de mayo se incorporaron 47 examinadores más, que harían un total de 828 examinadores. Seguimos sumando. El ministro ha anunciado que en verano por primera vez tendremos plazas de funcionarios interinos, algo que nos reclamaban desde el sector, 35 plazas que se incorporarán y 60 interinos más que se incorporarán a final de año o después del verano y —seguimos sumando— 7 más en comisión de servicio. Esto nos hace un total de 930 examinadores de Tráfico, es decir, que a final de este año tendremos trabajando a 930 examinadores de Tráfico. Es decir, que a finales de este año tendremos trabajando 930 examinadores de Tráfico. Espero que hayan hecho bien las cuentas. Es muy sencillo, antes con el PP restábamos examinadores de Tráfico, ahora con el PSOE sumamos examinadores de Tráfico, y es que en tres años vamos a contar con 195 examinadores más de los que nos dejó el Partido Popular, más las 35 plazas convocadas que se incorporarán en el próximo año, más las 100 plazas de examinadores de Tráfico de promoción interna que también se incorporarán en los siguientes años. Yo creo que los datos hablan por sí solos, que está de sobra demostrado que cuando gobierna el Partido Socialista la seguridad vial en nuestro país se fortalece, y esto es un hecho objetivo, no es una opinión.

Creo, sinceramente, que la seguridad vial es un tema de Estado. Podría ser una oportunidad para que los partidos de la oposición arrimaran el hombro y reconocieran lo que se hace bien; una oportunidad para que abandonaran el discurso bronco y de crítica absolutamente a todo, porque estar en la oposición no creo que sea eso, estar en la oposición también implica tener responsabilidad y coherencia. Porque, señor Gamazo, ¿qué hizo el Partido Popular en seguridad vial cuando gobernó? Porque la política de seguridad vial es tomar medidas y, junto con el recorte de examinadores, la única medida que anunció de impacto a la seguridad vial fue la de aumentar la velocidad, en determinadas circunstancias, de 120 a 130 kilómetros/hora en las autopistas; una medida de impacto, pero de impacto negativo, que iba en contra del principio de que la velocidad es mala para la seguridad vial. Es verdad que fue tan controvertida que después no fueron capaces de llevarla a cabo. No sé si la propusieron en un momento de empoderamiento de esa libertad tan mal entendida por ustedes, esa libertad que reivindica también el señor Aznar de que nadie le diga cuántas copas de vino se tiene que beber, que, sin duda, fue otra gran aportación del Partido Popular a la seguridad vial y a la pedagogía y concienciación (**aplausos**) de los efectos del alcohol en la conducción. Evidentemente, no le voy a responsabilizar a usted personalmente de este legado que nos deja el Partido Popular en materia de seguridad vial, pero usted es actualmente el máximo referente del Partido Popular en materia de seguridad vial y tiene una oportunidad de enmendar a sus antecesores, de hacer en la oposición lo que no fueron capaces de hacer en el Gobierno. Si ven que este Gobierno es proactivo y tiene iniciativas, súmense al carro; además, el discurso del ministro, del director general y de este grupo siempre ha sido alejar la seguridad vial de los discursos partidistas y tratarla como un tema de Estado. Sinceramente, espero que sean capaces de abandonar el discurso partidista y de tener sentido de Estado. No lo hagan por nosotros, sino por las víctimas de accidentes de tráfico y por las vidas que tenemos que salvar y proteger en la carretera, háganlo por patriotismo, pero estén a la altura de esta Comisión, a la altura de la oposición que se merece este país.

Muchas gracias. (**Aplausos**).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Durán.
Señor ministro, tiene usted la palabra.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Grande-Marlaska Gómez): Muchas gracias, señor presidente; muchas gracias, señoras y señores diputados, portavoces de los distintos grupos parlamentarios. Yo también voy a ser todo lo agradable que ustedes han sido, porque creo que el guante blanco es algo propio de todos los servidores públicos, o sea que tomen mis comentarios simplemente en esos términos.

Quiero indicar, primero, que hay cuestiones, como los fondos públicos, señor Gamazo, en las que a mí no me gustan las indirectas, porque para mí el dinero público es sagrado. Respecto a la cinta a la que usted hace referencia, en enero de este año este ministro se compró una cinta, y bastante más cara, con su dinero, con una transferencia que está obrante y objetiva, o sea que tonterías e imputaciones, las menos posibles. (**Aplausos**). A este ministro le dijeron el primer día que tenía que vivir en el ministerio por cuestiones de seguridad para ahorrar dinero público —este ministro tiene domicilio en Madrid—, porque se evitaba que hubiera servidores públicos y gastos complementarios en su casa particular. Por las mismas razones de seguridad —desconozco cuándo pero hace tiempo—, se colocaron determinados

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 23

objetos e instrumentos en el Ministerio del Interior, porque, quizás usted lo desconozca, pero salir a correr a la calle o hacer deporte en gimnasios, genera, aparte de problemas de seguridad, muchos más gastos y devengos públicos por los gastos complementarios de horas extras, etcétera, y pone en mayor tela de juicio y compromete más a los propios funcionarios públicos. No sé —se lo digo con el mismo afecto— cuál era —y no me interesa— el amor o no amor, o la dedicación al deporte de mi antecesor, pero el único recuerdo que tengo de él es con mucha gente, algo relacionado con el deporte, colapsados en la A-6 por una nevada, una nevada que no fue Filomena. **(Aplausos)**. Y le diré también en ese sentido que no sé cuál era su afición al deporte, pero sé otras aficiones, porque cuando llegó este ministro, al día siguiente se quitó un gasto, el de un cocinero, porque este ministro no necesita cocineros en la residencia del Ministerio del Interior. Voy a dejarlo ahí, pero si quiere usted entrar en el asunto aquí o en otro momento, yo no tengo ningún empacho, porque para mí el dinero público es algo muy serio y la seguridad y el trabajo digno de los servidores públicos también es muy serio. Podría haber hecho una indirecta, pero para mí esos temas son, como le digo, algo sobre lo que no se puede ni se debe jugar.

Dicho esto, en cuanto a la referencia concreta, habla usted de que en 88 días el ministro del Interior, el señor Zoido, tomó 87 medidas. Creo que ninguna de esas medidas se hizo efectiva en el tiempo que estuvo, o yo lo desconozco. Ustedes siempre hablan de anteproyectos, de proyectos, de normativas, pero las dejaron en un cajón; desde luego, nada pudo llegar a tener vida propia. La única propuesta que creo recordar en ese sentido fue la posibilidad de aumentar la velocidad a 130 para adelantar en autopistas, y no se atrevieron a ponerla en práctica. Yo ya les he expuesto todas las normas que hemos aplicado, lo que hemos dictado hasta ahora, lo que está en proyecto y propuestas de actuación.

Respecto a la nueva estrategia para 2021-2030 se está elaborando, como les hemos dicho. Ustedes están participando, están interviniendo, están haciendo las aportaciones necesarias, y todas las modificaciones legislativas que estamos desarrollando en estos momentos, evidentemente, también van en consonancia con ello. Se hace referencia también al anteproyecto de modificación de la Ley de Seguridad Vial. Evidentemente, hemos presentado el anteproyecto y ahí podremos debatirlo. Lo digo por cualquier otro grupo que ha hecho referencia al carné por puntos, porque, evidentemente, se estudiarán las enmiendas al anteproyecto que está presentado aquí, en la Comisión; no en esta Comisión, en los términos que ha dicho el presidente y que puedo llegar incluso a compartir, porque es una autonomía de la institución que debemos respetar en los términos relativos a las competencias de las comisiones, pero en ese sentido las iremos refiriendo. En los temas anteriormente aludidos sobre las medidas adoptadas no he visto un debate concreto ni una referencia de oposición hacia las mismas, que han sido importantes, vuelvo a decir, desde el año 2018.

En cuanto al tema de los examinadores, que es un tema realmente preocupante, se ha hablado aquí del Partido Popular y de los seis años que ha estado en el Gobierno. En ese sentido, quizás es que haya una aversión a la inversión en recursos públicos porque se considera gasto y no inversión. Lo ha referido muy bien el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, en el sentido de que cuando ustedes llegaron en diciembre de 2011, con el primer Gobierno de Rajoy había 851 examinadores —es mi dato—, y cuando ustedes terminan, en junio de 2018, había 740; es decir, 111 menos. Lo mismo ocurre con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, que en seis años de Gobierno se perdieron 12 000 efectivos. A día de hoy tenemos 781 examinadores y, como se ha expuesto, justo después del verano tendremos en total 930 examinadores. Se está trabajando para dotar al servicio público.

La señora Gorospe ha hecho referencia al tiempo que se emplea. Evidentemente, para tener examinadores formados que generen una seguridad concreta para la expedición y realización de los exámenes y la determinación de la aptitud de los posibles conductores se necesita pasar unas pruebas, una aptitud y una formación esencial, pero también hemos tenido el problema de la pandemia —y lo sabe la señora Granollers porque se ha referido a ello—, que no ha permitido la realización de exámenes, pero, como también he tratado de exponer, en la fase 2 de la desescalada, con un esfuerzo importante de los propios funcionarios de Tráfico, del colectivo de examinadores, fuimos los primeros en realizar pruebas de examen. Ahí se acumuló un número importante de expedientes de examen que había que realizar. En ese contexto también he de reseñar que se realizaron horas extras, a las que ha hecho referencia el señor Gutiérrez, y hubo también examinadores itinerantes que se trasladaron a las provincias más afectadas. Como expuse en el día de ayer a la señora Granollers, en las cuatro provincias catalanas se trasladaron entre siete y ocho funcionarios interinos en cada una de ellas y en los meses de julio y agosto se realizaron el doble de pruebas de las que se habían materializado el año anterior, 2019. En esos términos seguimos trabajando, evidentemente, y tenemos que seguir en esa materia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 24

Señor Gamazo, sus insinuaciones sobre que no he comparecido después de no sé cuántos meses me llaman la atención porque soy el ministro más interpelado. De eso son ustedes conscientes; si no, les remito a los diarios de sesiones. Soy, después del presidente del Gobierno, el ministro más interpelado en las sesiones de control y las únicas preguntas que he respondido en materia de seguridad vial se me han formulado recientemente y son derivadas de un tema al que estamos haciendo frente desde hace tiempo, como es el de los examinadores, no de ningún tema de violencia vial, de seguridad vial, ni de la necesidad de modificar la Ley de Seguridad, o sobre el Reglamento de los Servicios de Asistencia en Carretera que acabamos de aprobar. No me han preguntado por los colectivos vulnerables, no me han preguntado por las víctimas de seguridad vial, qué se estaba haciendo y cómo estamos trabajando con ellas, ni de la asistencia psicosocial a las víctimas de violencia vial; no me han hecho ninguna pregunta al respecto en los dos años y casi nueve meses que llevo de ministro del Interior, lo cual no es por criticar su iniciativa de control, es simplemente un dato objetivo, y me puedo remitir —y usted lo sabe perfectamente— al *Diario de Sesiones*. Vuelvo a decirle que estamos incrementando los examinadores para llegar este verano a 922 y le he indicado todas las medidas transitorias que estamos adoptando para resolver el tema, y también estructurales, señora Granollers.

No le puedo responder a ninguna de las otras medidas porque no me ha hecho ninguna pregunta concreta en relación a las mismas. Hemos tomado medidas, estamos en ello, y en cuanto a la modificación de la Ley de Seguridad, podremos debatir constructivamente mientras se tramita en sede parlamentaria, porque son realmente cuestiones muy importantes, y trabajar también en ese futuro reglamento, que está actualmente en información en el Consejo Superior de Tráfico, en relación a los colectivos vulnerables.

Hacían referencia todos ustedes a los radares y al afán recaudatorio. No, miren, las normas están para cumplirse, no puede ser que unas normas estén en vigor y no se cumplan. El ciudadano debe ser consciente y por eso estamos haciendo políticas de sensibilización y de concienciación. La semana que viene haremos una nueva política de concienciación sobre el uso del cinturón de seguridad. Como les he indicado previamente, aunque parezca algo extraño, a día de hoy hay un número importante de personas, un 7%, que no utiliza el cinturón de seguridad. Eso ha determinado que propongamos subir un punto la sanción, de 3 a 4 puntos, en el proyecto de reforma del carné por puntos. El uso del móvil, al que han hecho ustedes referencia, también puede debatirse, debe debatirse. Todas ellas son propuestas que trasladamos en el anteproyecto de reforma, con lo cual vuelvo a decir que estamos trabajando en esos temas.

Respecto al sistema CAPA de exámenes, sobre el que también me ha preguntado usted y otros portavoces parlamentarios, me remito a lo que dije y a las razones que expuso el director general de Tráfico en la Comisión anteriormente aludida. Vuelvo a decir que estamos haciendo política de seguridad vial. Para nosotros la política vial es sistema seguro, es movilidad sostenible y es darle la importancia debida. Ustedes hablan de esas medidas y le vuelvo a repetir que desconozco esas 87 medidas, o las que usted ha manifestado, pero, desde luego, ninguna fue efectiva. Le recuerdo que había una problemática tremenda de la que fuimos conscientes nada más llegar, y es que se estaba incrementando el número de fallecidos en carretera en los últimos años. En algo estoy de acuerdo con usted, porque siempre me lo habrá oído decir, y es que en materia de tráfico no hay datos buenos; todos los datos son malos. Podrán ser menos malos, pero buenos nunca lo son. Una víctima de tráfico ya es un dato negativo.

Les espero para un análisis constructivo, para un debate constructivo sobre el anteproyecto de reforma de la Ley de Seguridad Vial. Esta Comisión ha trabajado durante estos años en lo que yo creo que ha sido una política de Estado y me llama la atención que parezca que tenga que dejar de ser una política de Estado, atendiendo al contenido de alguna de las intervenciones; siento decirlo, porque se puede criticar, pero entrando en el fondo, en el contenido y en las reformas que se están realizando. No he oído ninguna crítica relativa a las medidas que se han adoptado, como pasar de 100 a 90 kilómetros/hora en las carreteras convencionales, como la regulación de los vehículos de movilidad personal, como la reducción de la velocidad en las vías urbanas, como las propuestas de reforma en los términos indicados, como la necesaria regulación de los colectivos vulnerables, etcétera, etcétera, etcétera. Espero que en todo ese ámbito en el que tenemos un amplio camino por recorrer podamos contar ampliamente con ustedes.

Señor Alcaraz, quiero referirme, igualmente, a lo que le he indicado. No le he oído hablar —permítame que le diga que me da tristeza—, después de dos años, de violencia vial, de lo que es un sistema seguro y de lo que ello conlleva. Le he oído simple y exclusivamente hacer, como siempre, referencias a las víctimas del terrorismo, cuando estamos en la Comisión de Seguridad Vial. Tienen el reconocimiento de todos nosotros y son un referente, pero creo que hoy es el día para hablar de las víctimas de violencia vial, y creo que es en defensa de unas y de otras, de todos, de la sociedad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 25

Respecto a la Guardia Civil, estamos en la Comisión de Seguridad Vial, no en la de Interior, y estoy convencido de que los guardias civiles prefieren chalecos airbags que chalecos antibalas, por la función que desarrollan. Bueno, hay incompatibilidades concretas. **(El señor Alcaraz Martos: ¡Claro que hemos hablado de los airbags! No nos escucha).** Y estamos trabajando... Sí, pero no les he oído hablar de los airbags para los guardias civiles. Le vuelvo a decir que esos son los importantes y en los que estamos trabajando. En cuanto a las pistolas Taser y la Agrupación de Tráfico, atendiendo a su contenido y a su circunstancia, pensamos que ese tipo de elemento de defensa es más para otras unidades de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, pero estamos trabajando en ello, porque dotar de medios personales y materiales al conjunto de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, vuelvo a decir —y se lo ha dicho también el señor Durán— es el objetivo de todos los Gobiernos socialistas, porque no es gasto, sino inversión. No estoy diciendo que ustedes, pero algunos compañeros suyos del Partido Popular apoyaron la reducción de la inversión pública en los términos indicados y se perdieron 12 000 funcionarios de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. Los examinadores, por ejemplo, que hemos indicado previamente. Nosotros ya hemos incorporado 6 000 nuevos agentes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en los dos años que llevamos. Nosotros actuamos para dar a la Guardia Civil todos los medios necesarios, también se ha incrementado el número de guardias civiles de las agrupaciones de Tráfico, a los cuales quiero reconocer el trabajo desarrollado, y también los medios efectivos.

Se ha referido usted a una cuestión muy concreta —y se lo agradezco—, a los vehículos de movilidad personal y su regulación. Como he dicho, hemos hecho una regulación introductoria de los mismos para considerar los vehículos de movilidad personal como vehículos, con lo que ello conlleva. Por ejemplo, que estén afectos a que conducir bajo los efectos del alcohol o de las drogas sea constitutivo de delito. Dentro de las competencias regulatorias, los municipios querían tener una normativa —por así decirlo— paraguas que les permitiera una regulación. En los próximos meses vamos a ir comprobando el resultado de la normativa de vehículos, que no pueden ir por las aceras, que tienen que ir por la calzada, etcétera. Y en esos términos, empezar a dialogar —ya estamos en ello— con las distintas entidades locales para prever la proporcionalidad y necesidad de regular otros aspectos, como el uso del casco, que tengan que estar asegurados, que tengan que llevar matrícula, etcétera. Esas cuestiones van a ser objeto del necesario e inmediato debate en el ámbito de las administraciones, como le he indicado. Y en los motoristas, igualmente, es una de nuestras... Ya le he dicho que los motoristas entran dentro de los colectivos vulnerables; ha sido un colectivo en el que no se ha reducido el número de víctimas. Perdone, señor Gutiérrez, pero hemos establecido los cien puntos negros de los motoristas, en el sentido de que se han señalado ya en toda España aquellos cien puntos donde ha habido mayor incidencia de siniestralidad de motoristas, y hay las señales específicas, haciendo constar en las mismas esa circunstancia y el número de accidentes y víctimas mortales de motoristas que han acontecido en los lugares indicados. Con lo cual, hay una actividad concreta en ese sentido.

El señor Gutiérrez también se refería a las bicicletas y a viales seguros. Le invito a visitar la página web de la Dirección General de Tráfico, donde se hace referencia a cuáles son los lugares seguros, los puntos no peligrosos, las rutas ciclistas seguras. También las puede usted observar en las redes sociales de la Dirección General de Tráfico.

La señora Gorospe fundamentalmente se ha referido a la cuestión concreta de los exámenes. Ya le he dicho lo del sistema CAPA y que me remito a lo que ya les indicó y les refirió el señor director general de Tráfico. Y en lo relativo a los examinadores, señora Gorospe, ya he expuesto lo referente al tiempo. Estamos trabajando en una situación compleja, pero en estos meses previos se ha abordado en los términos indicados, con horas extras, con interinos, con interinos también territorializados, es decir, que se trasladaban de una comunidad a otra para completar las capacidades personales de examen, y se han duplicado en verano los exámenes. En este sentido, quiero indicar que para el verano tendremos el número indicado, que es superior al número de examinadores que había a principios de 2012. Se hace referencia a que no contestamos alguna de las preguntas suficientemente o en los extremos que se nos exponían. Por ejemplo, hablaba del tiempo que había entre exámenes, del plazo, del periodo que se otorgaba a los exámenes, es decir, del desarrollo de los exámenes. Es una contestación compleja por una circunstancia cierta, y es que en la propia regulación se permite que entre el examen teórico y el práctico exista un plazo de dos años, con lo cual depende del propio interesado que deje transcurrir ese plazo en mayor o en menor medida.

Señor Gutiérrez, ya le he dicho que coincido en la falta de personal, pero lo estamos recuperando, tanto de examinadores —como le he subrayado—, como de agentes de la Agrupación de Tráfico y del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 26

resto de fuerzas y cuerpos, pero le quiero decir que esa pérdida de efectivos y de personal —lo repetiré porque es una realidad y parece que aquí no se enteran— tuvo lugar durante los seis años de Gobierno del Partido Popular, al que ustedes estuvieron apoyando en las legislaturas indicadas y sin hacer ninguna referencia a ello.

Respecto a los ciclistas, ya le he dicho que se va a regular, que estamos trabajando en la modificación del Reglamento de circulación y que está en fase de información. Estamos deseosos de poder concretar todas aquellas aportaciones que puedan hacer para el enriquecimiento de la norma. Ya le he dicho que en lo relativo a las motos tenemos señalados los cien puntos negros, por así decirlo, y que los presentamos el pasado septiembre. También le he dicho las rutas seguras para los ciclistas. Y sobre el uso del móvil, al que usted hacía referencia, le recuerdo que se sube de 3 a 6 puntos, que se pueden llegar a perder 6 puntos, que es la mitad de los puntos que tiene el carné. En esos términos, no obstante, está la tramitación, reitero, del anteproyecto; esta es una propuesta, una proposición, pero seguro que el texto final será consecuencia del necesario y preciso consenso y encontraremos en este caso la respuesta que se entienda más proporcional a la gravedad de la conducta y de la infracción entre todos, como en el resto de la normativa. Y respecto a los examinadores, vuelvo a decir, es una cuestión que hace ya tiempo que estamos trabajando en ella en los términos que ya hemos subrayado y que no voy a reiterar.

Agradezco la intervención del señor Rego, en el sentido de que el tema de los examinadores es absolutamente estructural, no coyuntural, y en esos parámetros es como lo estamos abordando y como he tratado de trasladarles esa circunstancia. En relación con otras referencias que ha hecho a las velocidades, a cuestiones ya más concretas de seguridad vial y de garantizar la misma, le diré que coincidimos en una gran parte. Pero sí que me gustaría hablar de la posibilidad de que se pueda incrementar en 20 kilómetros la velocidad para adelantar en carreteras convencionales. En primer lugar, vuelvo a decir que es una excepción en el ámbito de los países de nuestro entorno; en segundo lugar, porque determinan los expertos, pero en la propia tramitación de la norma aquí en el Parlamento también lo vamos a poder estudiar, que es más proclive a que se causen colisiones frontales en el momento del adelantamiento. Y una cuestión muy importante, de principios, que parece excluir que el exceso de velocidad es un elemento determinante de la posibilidad de siniestro, sino todo lo contrario. Es una *contradictio in terminis* con esa cuestión, pero que, naturalmente, está para ser objeto del necesario debate. A lo de CAPA ya he contestado.

Respecto a la situación de las vías públicas, naturalmente en la seguridad vial el estado del conjunto de las viales es un elemento determinante esencial, y aunque no es competencia directa del Ministerio del Interior, evidentemente, estamos en coordinación, en colaboración con el conjunto de departamentos ministeriales, el Ministerio de Transportes, y también con comunidades autónomas y entidades locales, que, naturalmente, tienen la competencia dentro de la correspondiente titularidad de las mismas.

Señora Granollers, somos bastante europeos, porque le voy a decir que en España, a partir del año 2004, con el señor Pere Navarro, se adoptó lo que se llama el sistema seguro —seguro que usted lo sabe—, que nació en los países escandinavos, concretamente en Suecia, que es un referente en materia de seguridad vial, caracterizado por dos principios, estoy convencido que los conocen todos ustedes, pero por si acaso se los recordaré, a los que debe de obedecer toda regulación, así como toda medida en materia de seguridad vial. Primero, que incluso el conductor más diligente en algún momento comete un error; ese es un principio del sistema seguro. Segundo, que el ser humano, la persona, es un cuerpo, por así decirlo, débil, susceptible de sufrir daños importantes, relevantes a su integridad con impactos pequeños. Son esos los dos elementos que determinan o deben determinar la regulación, deben determinar cómo encaramos la seguridad vial. Por eso decíamos que rebajar, y lo decía el señor Rego, de 50 kilómetros a 30 kilómetros en vías de un único carril por sentido de circulación en las vías urbanas reducía hasta un 8% el riesgo de que el peatón sufriera un impacto y falleciera. Es uno de los elementos que puede definir perfectamente esa circunstancia. Bajar la velocidad en las convencionales de 100 a 90 kilómetros, como hicimos, y como hemos visto posteriormente, determina que en las convencionales es donde más siniestros hay, el 70%, es donde fallece la gente. En esos accidentes con fallecidos la causa normalmente es el despiste, la pérdida de concentración, etcétera; si se baja la velocidad está acreditado que las consecuencias letales disminuyen, porque incluso el conductor más diligente puede despistarse en un momento dado. A eso es a lo que debe obedecer. En eso estamos, en eso seguro que nos encontraremos y a eso obedecen todos nuestros trabajos.

Le vuelvo a decir que estoy con usted, señora Granollers, y tómemelo a bien, en que el tema de los examinadores, etcétera, es una cuestión estructural y estamos trabajando en ella. Pero también —me

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 27

cuesta decirlo, pero es que ante el ataque se lo diré— es como si nosotros nos pensáramos, no se me ocurre, pero imagínense que porque el *Govern* catalán en los últimos años ha invertido menos en sanidad o en educación íbamos a revertir las competencias. Creo que son soluciones sencillas a problemas complejos, y en este caos encima en algo de lo que nos tenemos que felicitar, que es de la cogobernanza de un país evidentemente descentralizado, rico y que nos ha hecho mejores. Quiero que entienda que es simplemente a nivel teórico de discusión. Tenemos que buscar la respuesta adecuada a una cuestión compleja, pero no con respuestas sencillas. Como he dicho previamente, tener examinadores exige selección, exige formación, para que tengan la aptitud necesaria, pero no es de hoy para mañana, no se trata simplemente de contratar a cien interinos más o en circunstancias aludidas previamente.

Me hablaba, creo que era el señor Gamazo, y así le contesto, no se me olvida, sobre los efectivos de la Guardia Civil en situación de reserva y esas cuestiones que ha examinado. Todo eso se está estudiando, lo que pasa es que hay complejidades técnicas. En la Administración tenemos técnicos, tenemos la figura de los interventores. Si en algunas cuestiones los interventores no ven muy adecuado o ven difícil o necesitan unas adaptaciones, esa circunstancia o esa posibilidad, hay que tomar las medidas necesarias o precisas; no es que no se valoren, no es que no se evalúe, se evalúan todas, pero en estos casos surgen en la Administración estas dificultades en la tramitación de estas cuestiones.

Espero, señora Granollers, que encontraremos, evidentemente, esos elementos en común, y sobre todo en lo que ha dicho, porque me gusta hablar de seguridad vial, de sistema seguro, de *parking* automovilístico, de la importancia del *parking* automovilístico, de automóviles más seguros, que sean, evidentemente, esos vehículos más seguros, y que esté generalizada su adquisición. Se trabaja en las ayudas y en las promociones, quiero decir, económicamente, para la adquisición de los mismos y poder facilitarla, porque eso también es trabajar en seguridad vial. En eso podemos ir avanzando mucho.

Señor Durán, del Grupo Parlamentario Socialista, muchísimas gracias, muchas gracias por la valoración, por el apoyo a todas nuestras iniciativas, a nuestro trabajo. Si he sido un poco áspero en algún comentario, creo que me conocen, es porque hay algunas cuestiones con las que a mí no me gusta jugar, y si jugamos, jugamos a fondo y un día en una interpelación a fondo. La ironía en algunos temas, sobre todo de la probidad, no me gusta, y saben encima que es donde más daño me hacen. Pero, ¿saben algo? Me hacen crecerme, me hacen crecerme porque ahí es donde a mí es muy difícil poder cogermelo, porque le doy una importancia absolutamente relevante. Me gustaría que pudiéramos debatir aquello que es importante y relevante y para lo que estamos hoy, que es la seguridad vial, esa seguridad vial que implica, preocupa y ocupa mucho a las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico. En esos términos creo que tenemos mucho camino por recorrer conjuntamente.

Quiero, señor presidente, agradecer la amabilidad y la facilidad para esta comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor ministro.

¿Algún grupo, muy brevemente, quiere acotar alguna cuestión? El Grupo Popular, el Grupo VOX. Todos.

Tiene la palabra el señor Gamazo, por dos minutos.

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

Coincidimos, señor ministro, en que debemos debatir en lo importante. Si viniese más podríamos debatir, porque usted tiene el tiempo ilimitado y nosotros muy acotado, por tanto, no podemos entrar en el fondo de la cuestión como usted pausadamente puede entrar.

Respecto a las herencias y la reducción de los agentes y de los funcionarios, señor ministro, y lo digo también para el portavoz del Grupo Socialista, han de saber que todo eso se produjo no por querencia del gobierno del Partido Popular, sino por la herencia de los gobiernos progresistas del señor José Luis Rodríguez Zapatero. Ha hablado el señor ministro de aversión a la inversión de los recursos públicos por parte del Partido Popular. ¿Sabe quién fue el primer responsable político con aversión a la inversión en los recursos públicos en seguridad vial? Su actual responsable de Tráfico, que el 8 de octubre de 2009 en esta Comisión señaló que las reducciones en las inversiones de la DGT se debían a la crisis económica, esa crisis económica que hizo que nosotros heredáramos en el 2011 —entramos a finales y empezamos a gobernar en 2012— una tasa de reposición del 10 %, que es la cifra que ustedes, ustedes no, el Grupo Socialista y el Partido Socialista, porque usted entonces no estaba donde está ahora, nos dieron en la respuesta parlamentaria de su Gobierno. ¿Sabe qué tasa de reposición heredó usted? La del 115 % que ha venido aplicando desde entonces. Así que vaya siempre con la verdad por delante, señor Marlaska.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 28

Otra cuestión, su responsable de Tráfico es el que defendía la filosofía de que no hacían falta agentes de Tráfico en la Guardia Civil, que diez radares harían el trabajo de toda la Agrupación de Tráfico.

Entremos en las reformas legales, que por cuestión de tiempo no hemos entrado. Choca que propongan modificaciones parciales al permiso por puntos en vez de llevar a cabo una revisión global en profundidad del sistema actual. Respecto a la supresión de la velocidad, nosotros también discrepamos, señor ministro, porque, ¿usted puede garantizar que esta medida no va a incrementar el número de siniestros viales mortales? ¿Lo puede garantizar aquí?

¿Saben a quién ha abandonado su Gobierno y su ministerio durante toda esta pandemia? A las autoescuelas, no solo por la asfixia que hemos contado antes, sino porque las han abandonado en todas las aplicaciones de las normativas. Se olvidaron de ellas en mayo en las órdenes ministeriales de Sanidad que reguló la desescalada, se olvidaron de ellas en febrero al incluir a los profesores de formación vial en los grupos prioritarios de vacunación y se han olvidado ahora en marzo al no incluirlas en las ayudas del Real Decreto 5/2021, de medidas extraordinarias de apoyo a la solvencia empresarial. Son empresas que han sufrido por la pandemia, que han sufrido por la asfixia que han supuesto las pocas medidas que ha adoptado hasta ahora y que ahora nos ha prometido, pero que no se aplicarán y no entrarán en vigor hasta dentro de muchos meses. El Grupo Parlamentario Popular ha presentado una proposición no de ley para que sean incluidas. Esperemos que la apoyen su grupo parlamentario y usted mismo.

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

El señor **GAMAZO MICÓ**: Concluyo con dos cosas. Datos de siniestralidad del 2020. Hasta el 15 de marzo los datos eran preocupantes y alarmantes, de hecho, hubo un 6% más de siniestros viales mortales y un 8% más de fallecidos. El director del observatorio nos dijo que con predicciones que habían realizado la cifra de fallecidos al final se hubiera estancado; por tanto, estamos estancados exactamente igual. Y estudien por qué en catorce provincias españolas en año de COVID, con una reducción de la movilidad, han aumentado la siniestralidad y los fallecidos respecto al año anterior. Hay que estudiarlo, ver las causas, señor ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que terminar, señor Gamazo. Lo siento.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Le invito, señor ministro, a que el próximo día 7 acuda a esta Comisión a las diez de la mañana, porque hay diez preguntas orales de seguridad vial de este diputado y otros compañeros que su Gobierno no ha respondido por escrito en tiempo y forma. Venga usted personalmente si quiere debatir y debatamos tranquilamente. Tenemos tiempo suficiente y podremos entrar en el fondo de las cuestiones. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gamazo.
Por el Grupo VOX tiene la palabra el señor Alcaraz.

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

Señor ministro, 13 de abril de 2020, casi un año ha esperado mi Grupo, VOX, para que usted acuda aquí a esta Comisión. Hoy viene usted aquí, y yo tengo diez minutos, por generosidad del presidente he hablado once minutos y veinte segundos, pero ¿dónde estaba usted mientras yo hablaba, señor ministro? Porque usted ha hecho solamente mención a mi introducción y cuando me iba. ¿Y en ese tiempo que yo le he visto ahí apuntar? Señor ministro, apunte usted la pregunta de la Guardia Civil que ha anotado usted, porque además en lo que ha hecho referencia a la Guardia Civil ha sido usted impreciso, voy a utilizar el adjetivo de impreciso, porque yo no he dicho que vaya con chalecos antibalas la Guardia Civil que va con moto, le he pedido que la Guardia Civil que va con moto lleve chaleco airbag y el chaleco antibalas que lo lleven los que van en vehículos.

Y lo de la pistola Taser no es algo que yo me saco de la manga, señor ministro. Me he reunido con todas las asociaciones de la Guardia Civil y lo piden ellos. Y cuando yo le digo, señor ministro, que actualmente hay 8600 miembros de la Guardia Civil de Tráfico y que en el año 2010 había 10000, significa que hay 1400 menos. Y cuando yo le digo, señor ministro, que los agentes de la Guardia Civil requieren —con once preguntas que le he hecho— requieren material, usted me manda al Ministerio del Interior, a la Comisión del Ministerio del Interior. Pero, vamos a ver, ¿no es la DGT la que suministra todos los medios a la Guardia Civil de Tráfico? ¿Es que ha cambiado la cosa desde ayer a hoy? Dígamelo usted, señor ministro, porque yo precisamente me he ceñido a la legalidad vigente con respecto a quién tiene que suministrar todo el material a la Guardia Civil de Tráfico.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 29

Y sobre mi pasado le diré que yo no tengo ningún pasado en el Partido Popular ni tengo que agradecer nada al Partido Popular, usted sí, que fue nombrado vocal del Consejo del Poder Judicial a instancias del Partido Popular. Y no le voy a decir otros miembros de su partido de dónde vienen, porque si no habría que ir a la puerta de Soto del Real.

Gracias.

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

Por el Grupo Ciudadanos tiene la palabra el señor Gutiérrez.

El señor **GUTIÉRREZ VIVAS**: Gracias, presidente.

Señor ministro, gracias por sus contestaciones. Me alegro de lo de los cien puntos negros. No obstante, yo le hablaba de alguna otra cosa que usted no ha mencionado. Entiendo que quizá no me puede responder a todo, probablemente no lo tenga, y por eso me voy a limitar a repetirle un poco las cosas que yo creo que son importantes, porque creo que mi intervención ha sido absolutamente propositiva y de poner cosas en valor, que desde nuestro punto de vista serían cosas buenas. Evidentemente, usted puede considerar lo contrario, pero, si fuera así, me gustaría saber por qué.

Sobre las bicicletas. Sé que eso está colgado en la web, señor ministro, pero yo no me refería a eso, me refería a aquellas que se debían de identificar como no practicables para el uso en bicicleta, no de las que sí lo son, que ya sé que están. Nosotros lo que le decimos es: creo que se deberían categorizar algunas por su peligrosidad, por la cantidad de accidentes que ha habido; a lo mejor debían estar categorizadas como no útiles y debían ser así señalizadas para andar con bicicleta.

Le voy a repetir temas de los que no me ha dicho nada y que son propuestas nuestras. Luz de cruce obligatoria, actualización de lista de puntos negros —no está actualizada desde el 2014, señor ministro—, fijar objetivos para los próximos años de reducción de puntos negros —creo que si no se mide no se mejora—, modificación de la señalización de los tramos Invive, avisadores de velocidad sin multa, guardarraíles para motoristas, cámaras personales para los agentes de la Agrupación de Tráfico, evaluación del cumplimiento del Plan actual de Seguridad Vial. De todo esto usted no me ha respondido nada. Le voy a añadir una propuesta nueva, y es que nos gustaría que toda la recaudación de las multas —que nos parece importante, que hay que hacerlo así, hay que sancionar— se invirtiera precisamente en mejorar la seguridad, la señalización, o incluso para el apoyo de las víctimas de los accidentes, y no que se vaya a Hacienda y Hacienda que lo gaste en lo que quiera. Me parece que todo aquello que se recauda sería bueno que se reinvierta precisamente en mejorar el sistema. Creo que eso sería una noticia estupenda para todos los conductores, y de esa forma aquellos que sean sancionados verán que por lo menos acaban sufragando la mejora de la seguridad para todos.

Muchísimas gracias, presidente.

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

Señora Granollers, Grupo Republicano.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente. Voy a ser muy breve.

Nos ha comentado que en agosto del año pasado se hicieron exámenes. Vaya planteándose también para agosto de este año, porque si no el colapso va a continuar ahí.

Cuando le pedimos competencias, ya sabemos que hoy no se las pediremos y mañana nos las llevaremos a casa, que hay un proceso, pero como tenemos las competencias traspasadas a medias, estamos totalmente convencidos de que la mejor solución es traspasarlas todas. Y no me gusta cambiar de temas, porque aquí estamos hablando de seguridad vial y ya nos hemos puesto en el tema exámenes, que quizás no era la intervención que tocaba hoy, pero como no nos contesta bien a las preguntas lo tenemos que hacer aquí. Como usted me ha hablado del Ministerio de Sanidad, de que si no había invertido, creo que no hace falta que le explique que el Ministerio de Sanidad es el que tiene que transferir a veces los recursos y lo único que nos ha transferido este año ha sido un candidato para *president* de la Generalitat; no nos ha transferido nada más. Por tanto, no me ponga este ejemplo, que habíamos ido muy bien hasta el momento. Plantéese lo de las competencias, porque está claro que se necesita que cada territorio se distribuya sus cosas. Y ya que tenemos traspasada una parte, y creo que desde la Generalitat de Catalunya se está haciendo un buen trabajo, déjenos terminar todo el proceso de trabajo.

Nada más. Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 30

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Granollers. Tiene la palabra el señor Durán, por el Grupo Socialista.

El señor **DURÁN PERALTA**: Muchas gracias, presidente.

Aunque parezca una obviedad, quiero hacer mención a lo que ha señalado el ministro. Si solicitamos la comparecencia del ministro en la Comisión sobre Seguridad Vial para hablar de asuntos de seguridad vial y además teniendo un paquete normativo por delante que afecta de forma tan importante a la seguridad vial, no entiendo por qué hay grupos que tratan otros temas ajenos a esta Comisión. Creo, señorías, que por respeto a las víctimas de accidentes de tráfico, por respeto a esta Comisión, por respeto a los ciudadanos y ciudadanas que la siguen, incluidos muchos de los comparecientes que han venido al Congreso a aportar sus propuestas, y que han resaltado que siguen estos debates con mucho interés, por respeto a ellos deberíamos de centrarnos única y exclusivamente en los temas de seguridad vial.

Y, señor Gamazo, ¿considera usted que actualmente estamos en una crisis sanitaria y económica? ¿Y cómo explica entonces que en plena crisis económica se sigan aumentando las plazas de examinadores de Tráfico? Muy sencillo, la crisis no es una excusa para invertir en seguridad vial, ustedes recortaron 111 examinadores de Tráfico porque quisieron, por una decisión política, porque no creen en la seguridad vial ¿Y sabe por qué este Gobierno va a aumentar en 195 los examinadores de Tráfico de la herencia que nos dejaron? Porque el PSOE sí cree en la seguridad vial y sí tenemos una voluntad política para apostar por la seguridad vial.

También quiero destacar la aprobación en el Consejo de Ministros del título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible, un grado superior de Formación Profesional de 2000 horas que será un título habilitante, y que constituye un hito para la seguridad vial y un respaldo para los profesores de autoescuela que hacen una labor fundamental.

Nada más, señor presidente. Muchas gracias, ministro, por comparecer hoy aquí con nosotros. **(Aplausos)**.

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

Tiene la palabra el señor ministro para concluir la comparecencia. Cuando usted quiera.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Grande-Marlaska Gómez): Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señoras y señores diputados. Esta segunda ronda creo que ha demostrado que tenemos voluntad de acuerdo y posibilidad de llegar a un acuerdo constructivo, que es lo importante en materia de seguridad vial, que es uno de los grandes, vuelvo a decir, desafíos que tenemos desde hace tiempo, que este país ha sabido abordar en términos, vuelvo a decir, de política de Estado, aunque todavía tenemos necesariamente un margen de trabajo relevante y de profundizar.

Hablaba el señor Gamazo de la cuestión de los tiempos. Yo no fijo las reglas, las reglas las fijan ustedes en el reglamento de intervenciones, yo vengo, como no puede ser de otra forma, a cumplir una obligación y un derecho de los ciudadanos. Estoy orgulloso de poder estar aquí y rendir cuentas de nuestra gestión y de nuestro trabajo, pero, repito, no dispongo yo las normas.

Dice usted: hay que llegar a 2030 con un 50% menos de víctimas mortales y heridos graves en nuestras carreteras. Ese es nuestro propósito, en el que estamos trabajando, modificando la normativa en esos términos y con los principios del sistema seguro a los que he hecho referencia. Ahí tenemos que encontramos. En el 2019 se redujo un 10% el número de fallecimientos en las carreteras respecto al 2018. En 2020, que es un año que no hay que valorarlo en un término concreto por las circunstancias mismas de la pandemia, por las circunstancias de la circulación, porque todo fue absolutamente extraordinario, excepcional en la movilidad y en ese sentido en el tráfico, disminuyeron, usted lo ha dicho, un 25% los movimientos en nuestras carreteras y, en cambio, es cierto que los fallecidos, las víctimas mortales descendieron en un 21% respecto al 2019 y los heridos graves en un 22%. Todavía nos queda pendiente la valoración, que llegará próximamente en las vías urbanas, porque hay que aunar todos los datos de todos los ayuntamientos, los entes, que nos los remiten con un poco más de retraso, como bien conoce. Lo que hay que evaluar es 2019 con 2018. Esto no quiere decir que no estemos considerando las circunstancias concurrentes al 2020 y evaluándolas como procede, pero teniendo en cuenta las circunstancias concurrentes en ese momento y en ese caso. Para lo demás, evidentemente, estamos a las circunstancias aludidas.

Refería el señor Alcaraz las indicaciones concretas que habían solicitado el 13 de abril del 2020, pero sabe que la pandemia conllevó suspensiones de comparecencias, etcétera, que afectaron a los tiempos. Sabe que yo, lo vuelvo a decir, soy el ministro más interpelado del Gobierno, excepción hecha,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 348

25 de marzo de 2021

Pág. 31

evidentemente, del presidente del Gobierno. Usted hablaba de los números y datos de agentes de Tráfico. ¿Qué año ha dicho usted? 2010, ¿verdad? ¿Quién gobernaba en el año 2010? (**El señor Alcaraz Martos: Había más que ahora**). No, claro, pero si se pierden 12000 efectivos, lo perdido en siete años no se puede recuperar en dos años, hay que sacar oferta de empleo Público. Tenemos una oferta de empleo público que hemos conseguido, señor Gamazo, del 130 %, 115 más un 15 % este año de reposición también para las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado; o sea, efectivo es un 130 %, y le remito a esa circunstancia de 115 más un 15 %.

No le he dicho que usted proviniera del Partido Popular, podía provenir o no, no se lo he dicho, en esa alusión he dicho simplemente que hay algún integrante de su grupo parlamentario, creo que he acotado ese extremo, señor Alcaraz, ni he dicho que usted se haya valido en modo alguno, ni de VOX, aunque usted pertenezca a VOX; tiene sus aptitudes y sus capacidades, además del derecho, solo faltaría. No quería decir eso, sino que simplemente lo decía por el apoyo a las políticas restrictivas en inversión pública en los términos indicados. Era mi única referencia. Disculpe si no me he explicado correctamente en esos términos. Pero le quiero recordar que ser miembro del Consejo del Poder Judicial lo que no tiene es un mandato imperativo, es decir, uno es libre de votar en un sentido o en otro, y eso no es transfuguismo, en otros ámbitos, quiero decir, es una circunstancia. Quiero decir que el Consejo general del Poder Judicial es otra cosa, porque al final somos elegidos por el Parlamento, por tres quintos del Parlamento. No vamos en una lista cerrada de un partido político, en los términos indicados, y, aparte de eso, con el aval... (**Rumores**). Bueno, solo he dicho eso, por favor.

Estoy totalmente de acuerdo, señor Rodríguez, en que seguiremos trabajando. Las referencias, las propuestas que usted hace las valoraremos y podremos discutir las, debatirlas —me gusta más la palabra— en mayor profundidad. Sin embargo, le digo que el dinero de las infracciones de tráfico, de las multas que se imponen, está destinado por ley a lo que está, que es a la prevención de la siniestralidad, a la prevención de los accidentes de tráfico y al apoyo a las víctimas de accidentes de tráfico. Esos son los términos indicados, cualquier otra cuestión no es la que concurre.

Señora Granollers —espero que me esté escuchando—, hay cosas que cuando se dicen, se avisan. Se dice que no suene mal, que eso es una ficción. Todos pasamos momentos duros, pero hay problemas complejos que no pueden ser objeto de soluciones sencillas y simples. Era por dar un ejemplo. Pero si hemos hecho una transferencia buena los socialistas, de los que me considero parte, ha sido la transferencia del señor Illa, que, por cierto ganó las elecciones, lo cual es una buena prueba de ello. Creo que ha sido una muy buena transferencia en ese sentido.

Lo dicho, presidente. Muchas gracias, que sepan —termino ya— que para este ministerio y para este grupo el concepto de la seguridad es un concepto muy amplio, lo decía anteriormente, seguridad humana. Hay dos elementos —que creo que me referí a ellos en mi primera intervención, en julio de 2018— en los que entendía que había que haber mucha implicación desde el propio ministerio, que eran protección civil y emergencias, y seguridad vial. Creo que en ambos elementos estamos trabajando de una forma importante y relevante, porque vuelvo a decir que gobernar es tomar medidas. Lo dicho, estoy a su disposición no solo por deber sino también porque para mí es de un interés absoluto trabajar y mejorar la seguridad vial de nuestro país.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro. Le agradecemos su comparecencia, que ha sido efectivamente la primera, pero yo confío y estoy seguro de que no será ni la última ni la única durante esta legislatura.

Permítame, señor ministro, que le tome la palabra muy brevemente y que le pida su colaboración, ya que ha dicho usted que podía compartir mis palabras, para que esta Comisión, en un momento crucial para el futuro de la seguridad vial —coincidiéramos todos— para España, pueda adquirir ese rango permanente de comisión permanente legislativa. Yo estoy seguro de que prestaríamos un gran servicio al conjunto de la sociedad, contribuiríamos a ese objetivo, que acaba de reiterar, de reducir la siniestralidad al 50 % en los próximos diez años y darle a la seguridad vial la importancia que tiene para el conjunto de la sociedad española. Es verdad, como usted decía, que es competencia del Legislativo, pero usted sabe, al igual que yo, que el apoyo del Gobierno sería fundamental para que entre todos pudiéramos conseguir ese acuerdo y que esta Comisión se convirtiera en comisión permanente legislativa. Muchas gracias, señor ministro. Le esperamos próximamente.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y treinta y cinco minutos de la tarde.