CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2021 | XIV LEGISLATURA | Núm. 359 | Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

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

Sesión núm. 11

celebrada el miércoles 7 de abril de 2021

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

— Número de vehículos y descripción de sus características que se adquirirán en el Programa 132B-SuperProyecto 2010 16 101 2021 por un importe total de 650,00 miles de euros en el presupuesto del organismo autónomo 101-Jefatura Central de Tráfico, del Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/029246) 3
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
BOCG, serie D, número 236, de 9 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000785).

— Número de multas abonadas en el periodo voluntario de pago en el año 2018 a la Jefatura Central de Tráfico, así como porcentaje del total de sanciones de tráfico impuestas que representan e importe al que ascendió el total de dichas multas (correspondiente a la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034239) 6
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)
BOCG, serie D, número 238, de 12 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000834).

— Número de multas abonadas en el periodo voluntario de pago en el año 2019 a la Jefatura Central de Tráfico, así como porcentaje del total de sanciones de tráfico impuestas que representan e importe al que ascendió el total de dichas multas (correspondiente a la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034240) 6
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)
BOCG, serie D, número 238, de 12 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000835).

cve: DSCD-14-CO-359

— Número de multas abonadas en el periodo voluntario de pago a la Jefatura Central de Tráfico en el año 2020 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034303) 6
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)
BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000878).

— Destino dado por parte de la Dirección General de Tráfico a los ingresos recaudados en concepto de sanciones económicas por infracciones en materia de tráfico en el ejercicio 2020, así como importe destinado a cada uno de ellos, y modalidad de gestión utilizada (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034308) 9
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)
BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000879).

— Volumen total de la gestión de expedientes de multas en el ejercicio 2019 por parte de la Jefatura Central de Tráfico, pendientes a 31/12/2018 por antigüedad, altas del ejercicio 2019, bajas por cobro y por cualquier otro motivo, y pendiente a 31/12/2019 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034312) 12
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)
BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000880).

— Número e importe de los expedientes sancionadores gestionados por la Jefatura Central de Tráfico que quedaron pendientes de cobro el 31/12/2019 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034315) 12
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)
BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000882).

— Cantidad en la que ha superado la suma de ingresos por tasas y multas el total de gastos asumidos por la Jefatura Central de Tráfico en el periodo 2018-2020 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034314) 14
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)
BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000881).

— Número e importe de los expedientes sancionadores gestionados por la Jefatura Central de Tráfico que quedaron pendientes de cobro el 31/12/2020 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034317) 16
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)
BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000883).

— Volumen total de la gestión de expedientes de multas en el ejercicio 2020 por parte de la Jefatura Central de Tráfico, pendientes a 31/12/2019 por antigüedad, altas del ejercicio 2019, bajas por cobro y por cualquier otro motivo, y pendiente a 31/12/2020 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034320) 16
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)
BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000884).

cve: DSCD-14-CO-359

Comparecencias con ocasión del programa de trabajo sobre la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030. Por acuerdo de la Comisión sobre Seguridad Vial:

— Del señor presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús, Confebus (Barbadillo López). (Número de expediente 219/000445) 19

— Del señor presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España, Fenadismer (Villaescusa Izquierdo). (Número de expediente 219/000446) 30

— Del señor Pereira García (representante de la Confederación Española de Transporte de Mercancías). (Número de expediente 219/000447) 39

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

— NÚMERO DE VEHÍCULOS Y DESCRIPCIÓN DE SUS CARACTERÍSTICAS QUE SE ADQUIRIRÁN EN EL PROGRAMA 132B-SUPERPROYECTO 2010 16 101 2021 POR UN IMPORTE TOTAL DE 650 MILES DE EUROS EN EL PRESUPUESTO DEL ORGANISMO AUTÓNOMO 101-JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO, DEL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2021 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/029246).
AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)
BOCG, SERIE D, NÚMERO 236, DE 9 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000785).

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

Muy buenos días a todos. Gracias por su asistencia a la sesión de esta mañana. Damos la bienvenida, en primer lugar, a la señora subsecretaria de Interior. También, una vez más, al director general de Tráfico, señor Navarro, que nos acompaña.

Vamos a sustanciar el orden del día. En primer lugar, las contestaciones a las preguntas a las que va a responder la señora subsecretaria. Iniciamos el trámite con el orden que viene establecido. Saben que vamos a agrupar algunas de ellas que iré indicando. En primer lugar, pregunta sobre el número de vehículos y descripción de sus características que se adquirirán en el programa 132b-superproyecto 2010 16 101 2021 por un importe total de 650,00 miles de euros en el presupuesto del organismo autónomo 101-Jefatura Central de Tráfico, del proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/029246/0000. Autor el señor Gamazo.

Tiene la palabra el señor Gamazo para formular la pregunta.

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

Señora subsecretaria, bienvenida de nuevo a esta Comisión, no por voluntad propia, ya que viene forzada por el incumplimiento por parte del Gobierno del artículo 190 del Reglamento del Congreso. Incumplen los plazos y, por consiguiente, en aplicación del apartado 2 de ese artículo tienen la obligación de comparecer. Damos por formulada la pregunta. La conoce, la sabe, la formulamos el 4 de diciembre en la Comisión de Interior y fue enviada al Gobierno el 5 de noviembre. Han tenido tiempo suficiente. Suya es la palabra.

El señor **PRESIDENTE:** Se la doy yo a continuación a la señora subsecretaria. **(Risas).** Cuando usted quiera.

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

Gracias, señoría. Buenos días a todos. En contestación a esta pregunta parlamentaria, puedo decir lo siguiente. Que en relación con la previsión del número de vehículos y sus características que se adquirirán en el programa 132 B-superproyecto 2010 16 101 2021, por un importe total de 650 000 euros en el presupuesto del Organismo Autónomo 101, Jefatura Central de Tráfico, del presupuesto para 2021, conviene aclarar que en el apartado referido a vehículos para la vigilancia del tráfico se contempla de modo genérico, no solo la adquisición de todo tipo de vehículos destinados a la vigilancia del tráfico en

cve: DSCD-14-CO-359

general, en su caso, sino también de helicópteros, de accesorios, *kits,* utillaje, blindajes y cualesquiera otros elementos imprescindibles y necesarios para realizar las funciones de vigilancia. Dentro de este superproyecto se han presupuestado los siguientes contratos. Por una parte, el suministro de RPAS, los drones en su acrónimo anglosajón, para la flota de aeronaves de la Dirección General de Tráfico, 363 000 euros. A través de este suministro se intensificaría la vigilancia aérea del tráfico en carretera mediante aeronaves pilotadas por control remoto. Los drones en particular se dedicarían al control de distracciones al volante y a la protección de los colectivos vulnerables en las vías de tránsito, especialmente los ciclistas. La tramitación de este expediente en 2021 se encuentra supeditada a distintos factores relacionados, entre otros, con la formación y disponibilidad del personal necesario para realizar el despliegue operativo de estos sistemas, puesto que la planificación inicial se ha visto alterada por la situación creada por el COVID-19. Por otra parte, este superproyecto se destinará también al suministro de un hangar modular para la patrulla de helicópteros de A Coruña por un valor de 242 000 euros. En la actualidad la patrulla de helicópteros de la DGT de A Coruña no dispone de un hangar para albergar y proteger el helicóptero, por lo que este queda estacionado en plataforma sin protección alguna, expuesto por tanto a las inclemencias meteorológicas, con el consiguiente deterioro que esto supone. Con el suministro de un hangar modular se resolvería esta situación. La tramitación de este expediente en 2021 se encuentra condicionada a que la DGT y el gestor aeroportuario Aena articulen los términos de la cesión de un terreno dentro del aeropuerto de Alvedro, en A Coruña, en el que instalar este hangar modular. Enunciar estas inversiones del programa 132B hace conveniente recordar que constituye la plasmación presupuestaria de la política pública de seguridad vial con el objetivo central de reducir los accidentes de tráfico y sus víctimas. Este objetivo explica que las previsiones presupuestarias relativas a las adquisiciones de vehículos tengan la entidad que tienen en nuestro presupuesto.

Los accidentes de tráfico tienen un significativo impacto económico y social. Por ello, los tres objetivos primordiales y permanentes del programa, marcados por el ámbito de competencias en el que se desarrolla, son los siguientes: disminuir el número de víctimas y de accidentes de tráfico; garantizar la movilidad a través de una adecuada gestión del tráfico, y proveer la gestión de todos los trámites asociados con la gestión de la circulación. En este contexto, la gestión de la movilidad y del tráfico en carreteras se plantea de forma integral a través de una regulación y ordenación del tráfico con carácter dinámico y adaptativo, mediante la disposición de una oferta completa e inmediata de información sobre el tráfico y el estado general de las carreteras, utilizando para ello las tecnologías más avanzadas y teniendo en cuenta, a su vez, las necesidades de movilidad sostenible que demanda la sociedad. Igualmente, se contemplan acciones para contribuir a la seguridad de los conductores a través de la seguridad de las infraestructuras, aprovechando las mejoras derivadas del desarrollo tecnológico y de la innovación en el ámbito de la gestión del tráfico y la movilidad.

Por otro lado, la aprobación de la directiva europea la 40/2010 Unión Europea, sobre sistemas inteligentes de transporte por carretera, junto con el Plan de Acción de Sistemas Inteligentes de Transporte, fija el marco normativo en el que se han de desarrollar todas las actuaciones en esta materia, incluidas la contratación de servicios, obras y suministros relacionados con la conservación y explotación de las instalaciones de ese Plan de Acción de Sistemas Inteligentes de Transporte, del ITS, en las carreteras gestionadas a través de la red de centros de gestión de tráfico. Todo ello explica y justifica la adquisición de vehículos por la que ustedes preguntan.

Con esto termino mi exposición, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señora Goicochea. No le he recordado al comienzo de la sesión el tiempo que habíamos acordado en Mesa y portavoces, que es de cinco minutos en conjunto para cada uno de los intervinientes en la pregunta, a repartirse como ustedes quieran.

Señor Gamazo cuando usted quiera.

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

Señora Goicoechea. Trataron de huir del control parlamentario y trataron de confinar la democracia no respondiendo a las preguntas, pero finalmente ha venido aquí y hemos de agradecerle su respuesta, porque recibimos una respuesta, tras la conversión de la pregunta oral el 16 de febrero, que no concretaba absolutamente nada y hoy nos ha concretado cantidades, lo cual es de agradecer. Esto me sirve para pedirle, como miembro del Gobierno y del Ministerio, que, por favor, cuando nos respondan, respondan a aquello que les preguntamos y no a aquello que quieran responder. En su respuesta nos confirmaron que es el Gobierno sí, sí, de las respuestas vagas: el de la respuesta escrita que nos acaba de realizar y el de

cve: DSCD-14-CO-359

las respuestas condicionadas, lo acaba de comentar, porque está condicionado ese hangar en A Coruña a que Aena les ceda el terreno. Yo le quería preguntar cuánto costaba el hangar. Nos ha dicho que son 242 000 euros. En la respuesta escrita no aparecía esa cantidad. No sé por qué no aparecía. Ya lo sabrían entonces. También con esos 650 000 euros de este superproyecto van a comprar drones. Cuando formulábamos la pregunta, ya que hablan de vehículos de vigilancia, creíamos que se iban a preocupar de mejorar los vehículos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, ya que ha habido numerosas críticas. Por ejemplo, en Teruel el subsector de Tráfico tiene 26 motocicletas paralizadas; en Sevilla había denuncias de prevención de riesgos laborales pidiendo la inmovilización de las motocicletas por su mal estado. Pero no, van a adquirir drones. Esta respuesta también está condicionada. En la respuesta por escrito no nos dieron la cantidad que iban a costar esos drones, hoy sabemos que son 363 000 euros. Le preguntamos por el número de vehículos, por el número de drones que iban a adquirir y no nos han respondido ni por escrito ni usted oralmente.

Nos ha comentado que van a realizar esa adquisición también condicionada —por eso hablo del Gobierno sí, sí— a si tienen personal formado. La pregunta sería por qué no tienen personal formado. Por qué si la escuela aeronáutica Adventia, adscrita la Universidad de Salamanca, ha sido capaz de formar recientemente a doscientos agentes de la Guardia Civil para pilotar drones que pertenecen al Ministerio del Interior, por qué la DGT, que también pertenece al Ministerio del Interior, no forma a todo el personal necesario carente de conocimientos para manejar esos drones, y por qué tenemos que condicionar ese número a esa formación. Formemos primero a esa gente, que el ministerio forma cuando quiere —tiene el ejemplo de la Universidad de Salamanca y de la Guardia Civil— al personal necesario.

Nos ha sorprendido porque en la respuesta escrita del 16 de febrero, en esos 650 000 euros, que nosotros veíamos que usted estiraba como un chicle, también incluyeron, hoy no lo ha comentado, que iban a realizar el mantenimiento integral de los sistemas Pegasus y del sistema giroestabilizado MX 15 Hdi de los helicópteros de la DGT. Le quería matizar una cosa que ahora no ha comentado, y es que en esa respuesta por escrito hablaban de ese mantenimiento. En 2018 ese mantenimiento fue adjudicado en abril por un importe de 1 642 469 euros, es decir una cantidad 2,5 veces superior a los 650 000 euros de este superproyecto. Le preguntamos si era un error de la respuesta por escrito, porque si el mantenimiento de esos sistemas Pegasus no están en este superproyecto, ¿dónde está? Y si está, ¿a cuánto ascenderá esa cantidad del mantenimiento?

Siguiendo en Galicia, ya que ha hablado del hangar, del helicóptero y de las dificultades que tienen para protegerlo, queremos decirle, señora subsecretaria, si sabe que su Ministerio se niega, según la información que nos llega, a abonar la dieta de comida de la tripulación de dicho helicóptero en A Coruña, que son unos 14,11 euros aproximadamente. Es decir, que por ahorrar unos euros se gastan en combustible miles de euros para que el helicóptero regrese a la base, que los funcionarios coman su casa, o donde estimen pertinente, y que luego regrese el helicóptero al lugar establecido ese día para realizar las tareas de vigilancia y control. Creemos que es un gasto desproporcionado.

Finalizo pidiéndole, como representante del Gobierno y del Ministerio del Interior, que no nos nieguen la información, que nos faciliten la información detalladamente, como usted ha realizado hoy, y que por favor optimicen los recursos públicos, evitando gastos innecesarios, como los de esta información que nos llega de Galicia, por el bien de todos. Al final, priorizando y optimizando los recursos podremos mejorar también la seguridad vial.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias señor Gamazo. Señora subsecretaria.

La señora **SUBSECRETARIA DE INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Muchas gracias.
Señor presidente, ¿cuánto tiempo tengo para contestar?

El señor **PRESIDENTE:** Un minuto y medio o dos.

La señora **SUBSECRETARIA DE INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Un minuto y medio o dos. En este caso me va a tocar ser muy breve. Quiero comenzar agradeciendo, aunque sea por este motivo, poder comparecer ante la Comisión, porque siempre resulta de enorme interés conocer directamente lo que sus señorías pueden trasladarnos. Sin duda, eso puede redundar en la mejora de nuestra gestión. Desde luego, nuestra intención no es, ni en este caso, ni en ningún otro, y hablo de mi ámbito de competencia, eludir en modo alguno el control de la Cámara, que consideramos absolutamente

cve: DSCD-14-CO-359

imprescindible para garantizar el buen funcionamiento del conjunto del sistema. Como digo, me alegra estar aquí para escuchar ciertas cosas que oportunamente contestaremos, porque en este momento no tengo la información. Por ejemplo, ese detalle sobre las dietas que parece que no perciben, por supuesto procuraré aclararlo.

Quizá el enfoque que se ha dado a la contestación para poder comparecer en este momento ha sido más cercano a lo que es estrictamente el contenido del superproyecto. Este superproyecto está en el capítulo 6 y, por tanto, no podría contener gastos de mantenimiento que están en el capítulo 2. De ahí que en este momento sobre lo que puedo informar es sobre aquello que estrictamente corresponde al superproyecto capítulo 6, y que es tanto el hangar como la adquisición de los drones. Es cierto que está condicionado, pero me temo que los condicionamientos son un ejercicio de responsabilidad. No podemos decir únicamente aquello que nos gustaría hacer, sino hacer aquello que podemos hacer en el caso de que se cumplan determinadas condiciones, como son en este caso las que he mencionado. El proceso de formación en el ministerio nos lo tomamos muy en serio, en el ámbito de la Guardia Civil en general también, y por supuesto, dentro del ámbito de la DGT, en el cual la formación es uno de nuestros pilares fundamentales, tanto la formación de nuestro personal como la formación de todos aquellos que transitan por las vías. Creo que el ministro tuvo también ocasión de desplegar ese ámbito de formación como uno de los esenciales en materia de seguridad vial.

Alguna información que me ha pedido no puedo facilitársela en este momento y se la haremos llegar, por supuesto, por escrito, así como cualquier otra contestación a las preguntas que nos puedan formular en tiempo y forma.

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

— NÚMERO DE MULTAS ABONADAS EN EL PERIODO VOLUNTARIO DE PAGO EN EL AÑO 2018 A LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO, ASÍ COMO PORCENTAJE DEL TOTAL DE SANCIONES DE TRÁFICO IMPUESTAS QUE REPRESENTAN E IMPORTE AL QUE ASCENDIÓ EL TOTAL DE DICHAS MULTAS (CORRESPONDIENTE A LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034239).
AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)
MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)
BOCG, SERIE D, NÚMERO 238, DE 12 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000834).

— NÚMERO DE MULTAS ABONADAS EN EL PERIODO VOLUNTARIO DE PAGO EN EL AÑO 2019 A LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO, ASÍ COMO PORCENTAJE DEL TOTAL DE SANCIONES DE TRÁFICO IMPUESTAS QUE REPRESENTAN E IMPORTE AL QUE ASCENDIÓ EL TOTAL DE DICHAS MULTAS (CORRESPONDIENTE A LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034240).
AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)
MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)
BOCG, SERIE D, NÚMERO 238, DE 12 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000835).

— NÚMERO DE MULTAS ABONADAS EN EL PERIODO VOLUNTARIO DE PAGO A LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO EN EL AÑO 2020 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034303).
AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)
MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)
BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000878).

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos a continuación a las preguntas segunda, tercera y cuarta juntamente: Número de multas abonadas en el periodo voluntario de pago en los años 2018, 2019 y 2020 a la Jefatura Central de Tráfico, así como porcentaje del total de sanciones de tráfico impuestas que representan el importe al que ascendió el total de dichas multas.

Para su formulación inicial, tiene la palabra el señor Gamazo.

cve: DSCD-14-CO-359

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

Señora subsecretaria, el 1 de febrero nos interesamos por las cuestiones que el presidente de esa Comisión acaba de leer y que por cuestiones oportunas de tiempo hemos agrupado. No nos respondieron en plazo, pero tuvimos más suerte que con la pregunta anterior que, como he dicho, fue realizada el 4 de noviembre. Respecto a la pregunta anterior, ocho días después de ese 4 de noviembre, y ante el silencio nada sorprendente del Gobierno, nos remitimos a los letrados de la Comisión de Interior que nos anunciaron que las preguntas fueron remitidas al Gobierno el 5 de noviembre. Como la paciencia tenía un límite, y como la experiencia nos demuestra que les cuesta responder, tuvimos que convertir estas preguntas en preguntas escritas para que se aplicaran los plazos del artículo 190. Finalmente conseguimos romper ese autoamordazamiento que se impone en el Gobierno. No sabemos por qué.

¿Nos puede responder a estas preguntas? por favor.

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

Señora subsecretaria, tiene la palabra.

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

Señoría entiendo que contesto a las preguntas 2, 3, y 4. Sobre la primera de ellas, la número 2, que se refiere el periodo voluntario de pago de 2018, puedo informar lo siguiente. El número de expedientes sancionadores de 2018 abonados en periodo voluntario fue de 2 809 020. El porcentaje que representa sobre el total de sanciones del año 2018 es del 68,68 %. El porcentaje que corresponde al total de multas del año 2018 abonadas en periodo voluntario es de 263 513 511 euros.

La pregunta 3 está referida al periodo 2019 con el mismo contenido. El número de expedientes sancionadores de 2019 abonados en el periodo voluntario fue de 3 047 159. El porcentaje que representa sobre el total de sanciones del año 2019 es del 66,18 %. El importe que corresponde al total de multas del año 2019 abonadas en periodo voluntario es de 277 360 220 euros.

Por lo que se refiere a la pregunta 4, correspondiente al periodo 2020, los datos que se facilitan no son los datos consolidados, por lo que pueden sufrir variaciones En las cifras que se facilitan se incluyen las sanciones pagadas de forma voluntaria en el año indicado, aunque la infracción se haya cometido en el año anterior; comentario, por cierto, extrapolable también a las otras contestaciones. Los datos no consolidados que puedo facilitar son los siguientes. El número de expedientes sancionadores de 2020 abonados en periodo voluntario fue de 2 704 500 euros. El porcentaje que representa sobre el total de sanciones del año 2020 es del 70,34 %. El importe que corresponde al total de multas del año 2020 abonadas en periodo voluntario es de 235 712 298 euros.

Con esto finalizo mi contestación señor presidente.

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

Señor Gamazo, tiene la palabra.

El señor **GAMAZO MICÓ:** Señora subsecretaria, de sus respuestas se extrae que no existe ninguna proporcionalidad entre las drásticas reducciones de movilidad debido a las restricciones impuestas por el Gobierno como consecuencia de la pandemia y el número de expedientes sancionadores abiertos en el año 2020. Porque mientras que los viajes en carretera bajaron un 25 % y desde la entrada en vigor del primer estado de alarma se dejaron de realizar 132 millones y medio de desplazamientos de largo recorrido, lo que supone un 31 % menos de desplazamientos, las denuncias a conductores solo han disminuido un 17 % y la recaudación solo cayó un 13 %. Nada proporcional. ¿Cómo se explica, señora subsecretaria, esa diferencia? ¿Porque la DGT, siguiendo fiel a ese afán recaudatorio, solo ha reducido las sanciones impuestas en un 17 %? ¿Tan mal se han comportado los conductores si se ha utilizado la red viaria muchísimo menos? Su respuesta también denota que la política de radares del Gobierno tiene un objetivo meramente opresor y recaudador. Es una política de: a más radares, mayor número de denuncias y, por tanto, mayor número de ingresos. Ya conocemos cual es la filosofía del Gobierno, la expusieron aquí en esta Comisión de Interior el 4 de noviembre: muchas multas, pero baratas y que se paguen pronto. Lo pudimos también comprobar en algunas respuestas a preguntas que le hemos formulado. En los presupuestos de este año tienen presupuestada la adquisición de radares de tramo. Les preguntamos cuántos radares de tramo iban a instalar y nos dijeron que cuarenta y cinco. Cuando le preguntamos al Gobierno en qué ubicación, en qué puntos kilométricos iban a instalar esos radares dentro de la red viaria y si nos podían informar del número de siniestros viales y de fallecidos producidos en los

cve: DSCD-14-CO-359

últimos tres años en cada uno de esos cuarenta y cinco tramos donde se iban a instalar esos radares de tramo, la respuesta nos dejó estupefactos, nos dejó boquiabiertos porque nos dijeron que no tienen definido dónde van a ubicar esos radares. Más claro, imposible. Esa política de radares no conlleva una política preventiva de protección de la vida y la integridad de las personas, tiene un único afán recaudatorio, al menos así lo vemos nosotros. ¿Por qué los adquieren arbitrariamente? ¿Por qué adquieren a boleo cuarenta y cinco, y no veinticinco, treinta y cinco o ciento cincuenta y cinco? Si no tienen ningún estudio de dónde hace falta la instalación de radares, porque haya un aumento de la siniestralidad y de fallecidos y por tanto hay que controlar la velocidad, no tienen un sentido adquirir un número exacto de radares. Eso es lo que le reprochamos.

También anunciaron que este año quedarían instalados otros setenta y cinco radares que se iban a añadir a los mil trescientos doce ya existentes. Más allá del efecto de ese incremento sobre la recaudación, que como hemos visto no es proporcional al descenso de la movilidad en la red viaria, señora subsecretaria, ¿el incremento sostenido del número de radares se corresponde con un decrecimiento señalado en la mejora de la seguridad vial? De no ser así, la efectividad de esta medida es más que cuestionable, quedándose en una acción clarificadora que demuestra el afán recaudador del Gobierno.

Señora subsecretaria, me gustaría saber qué incidencia espera que tenga ese aumento de radares en 2020 sobre el número de siniestros viales causados por la velocidad excesiva. Sobre esa respuesta que nos dieron, que entiendo que tendrá que buscarla, sí que tienen esa información en cuanto la ubicación de los radares de tramo y nos la han negado, como nos negaron información de los costes que hemos visto en la anterior pregunta del hangar o de la contratación de los drones. Queremos saber cuál es para el Gobierno el número crítico de radares por encima del cual su impacto en la mejora de la seguridad vial quedaría amortizada en el Reino de España.

Muchísimas gracias.

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

Señora Goicoechea, tiene la palabra.

La señora **SUBSECRETARIA DE INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Señoría, me quedo un poco perpleja, porque estamos en la Comisión de Seguridad Vial, que fue creada en 2004, y que ha jugado un papel tan importante desde entonces en la elaboración de la normativa aplicada en materia de seguridad vial. A la vista de cómo han evolucionado los datos de siniestralidad, creo que no podemos estar satisfechos porque sigue habiendo muertos, muchos muertos en las carreteras, pero sí se ha visto una tendencia claramente a la baja, lo cual significa que también estamos contribuyendo a concienciar a los usuarios de la vía de la importancia de cómo se circula en ella. Y uno de los elementos fundamentales para la seguridad vial, que además está presente en nuestras leyes, en nuestros reglamentos, es la velocidad. Por tanto, el control de esa velocidad tiene que ser uno de los elementos esenciales de nuestro trabajo. Antes hablaba de que la formación es muy importante, la concienciación es importantísima, el adoptar medidas de seguridad activas y pasivas, pero la velocidad en sí es uno de los elementos grandísimos de riesgo. Para Tráfico es una obligación controlar que no se incumplan esos límites de velocidad, porque nos estamos jugando la vida, la propia y la ajena. Desde luego no depende de nosotros ni el cumplimiento de la norma directa, que depende de cada cual cuando coge un vehículo, ni por supuesto tampoco cuál es la sanción que hay que imponer en caso de incumplimiento, porque eso lo hemos decidido entre todos.

Es verdad que lo que ha dicho es paradójico, pero es así. A pesar de haber disminuido el tránsito de vehículos durante el periodo de COVID, lo cierto es que la disminución no ha sido proporcional en las sanciones, no porque hayamos tenido más celo que el que tenemos habitualmente, sino porque, paradójicamente, ha habido más incumplimientos, como se demuestra en esa relación entre la disminución del volumen de tráfico y el incremento de sanciones. Nosotros no tenemos ningún afán recaudatorio, no lo tenemos, lo que queremos es que se cumpla la normativa en materia de seguridad vial, la normativa que ha elaborado este Parlamento y la que hemos desarrollado nosotros en el Ejecutivo; por cierto, además, con un enorme interés durante estos dos años y medio en los que hemos propiciado ya cuatro modificaciones importantes a nivel reglamentario. Tienen sus señorías ya un proyecto de ley para seguir avanzando en eso que estamos construyendo entre todos, que es una política de seguridad vial, que realmente es un tema de Estado muy importante para todos, e incluso tenemos otro real decreto en cartera, el de los vulnerables, con el que queremos seguir avanzando en lo que creemos que es fundamental para todos. Si de los controles de esa normativa se derivan estas cifras, posiblemente

cve: DSCD-14-CO-359

tenemos que seguir concienciándonos todos de que hay que seguir trabajando como lo estamos haciendo, y como gracias a esta Comisión venimos haciendo y queremos seguir haciendo.

En cuanto a algún dato en concreto sobre radares, nosotros no elegimos a boleo la cifra de los radares de tramo. Ojalá pudiéramos tener más de los que tenemos, pero también es una cuestión de índole presupuestaria y de disponibilidad de recursos No tenemos más porque queramos tener más para recaudar más, sino porque somos todos conscientes de que tener más control redunda en más seguridad y en menos muertos. Y ese es nuestro objetivo.

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

— DESTINO DADO POR PARTE DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO A LOS INGRESOS RECAUDADOS EN CONCEPTO DE SANCIONES ECONÓMICAS POR INFRACCIONES EN MATERIA DE TRÁFICO EN EL EJERCICIO 2020, ASÍ COMO IMPORTE DESTINADO A CADA UNO DE ELLOS, Y MODALIDAD DE GESTIÓN UTILIZADA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034308).
AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)
MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)
BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000879).

El señor **PRESIDENTE:** Siguiente pregunta. Destino dado por parte de la Dirección General de Tráfico a los ingresos recaudados en concepto de sanciones económicas por infracciones en materia de tráfico en el ejercicio 2020, así como importe destinado a cada uno de ellos y modalidad de gestión utilizada.

Señor Gamazo, tiene la palabra.

El señor **GAMAZO MICÓ:** Señora subsecretaria vamos a por la tercera pregunta no respondida por el Gobierno. Permítame que señale que respecto al control y vigilancia en el Grupo Parlamentario Popular creemos que evidentemente es fundamental y necesario, pero también pensamos, y eso es lo que hemos intentado reprochar, que no debe ser arbitraria la ubicación de esos radares. No hemos discutido el número, hemos dicho que nos ha sorprendido que no sepan dónde van a ubicarlos, cuando lo lógico es que tuviesen un estudio de dónde hacen falta y no decir cuarenta y cinco, porque si hacen falta cincuenta y cinco o sesenta y cinco se incrementan, y si no se reducen. Pero que no sepan cuántos van a comprar y dónde hacen falta verdaderamente para proteger la integridad física y la vida de los conductores, es lo preocupante, lo alarmante y lo que nos dejó boquiabiertos de su respuesta parlamentaria.

Pero vayamos a lo que nos interesa que es la pregunta tercera. La ha leído el presidente y, por tanto, la doy por formulada. ¿Por qué formulamos esta cuestión? Porque en 2018 y 2019 la suma de ingresos por tasas y multas superó el total de los gastos asumidos por la Jefatura Central de Tráfico. Lo veremos a continuación en la pregunta que le formulará el portavoz adjunto del Grupo Parlamentario Popular y amigo don Jaime Mateu. En 2019, su DGT destinó casi la mitad de su presupuesto a transferencias del Estado por un valor de 622 millones de euros provenientes de multas y o tasas que cobra la DGT por los servicios que ofrece. Este año nos quejamos en el debate de presupuestos de que iban a destinar 111 millones de euros, el año pasado fueron más de 400 y en 2019622 millones de euros que destinaron a otros menesteres. Dichas transferencias se hicieron sin consignación presupuestaria, lo que provocó por primera vez resultados negativos en la gestión de la DGT. Menuda gestión progre la de este Gobierno en la DGT ¿Nos puede aclarar señora subsecretaria, a que destinaron los ingresos recaudados en 2020 por la DGT?

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

Señora subsecretaria, tiene la palabra.

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

Señoría, para responder de forma adecuada a la pregunta, tal y como la recibimos formulada por escrito, por la que se solicita información sobre el destino que se da a los ingresos recaudados en concepto de sanciones por infracciones en materia de seguridad vial, es necesario partir de una premisa inicial: los ingresos de la Dirección General de Tráfico, sean por tasas sean por acciones —que es por lo que ustedes han preguntado—, no están legalmente afectados a la realización de actuaciones determinadas, afectos a la realización de estas con carácter finalista o a gastos concretos. Dicho de otra

cve: DSCD-14-CO-359

forma, los ingresos de la Dirección General de Tráfico no tienen un destino finalista. Por tanto, todas las actuaciones realizadas a lo largo de 2020, con cargo al único programa presupuestario de la DGT, solo tiene uno, que es el 132B, seguridad vial, actuaciones que comportaron un gasto superior a los 701 millones de euros, se financiaron con los ingresos que, con independencia de su origen, sean tasas o sanciones, ha recaudado la DGT y forma parte de su presupuesto de ingresos.

Señoría, si me pregunta específicamente por los ingresos en concepto de sanciones por infracciones en materia de seguridad vial, le diré que en el ejercicio 2020, y con los datos aún provisionales, esa partida ascendió a 336 341 581 euros. Sin embargo, como acabo de comentar, no cabe establecer una vinculación directa entre este importe recaudado en concepto de sanciones y programas de actuación específicos en materia de seguridad vial en la medida en que la totalidad de los ingresos que recauda la Dirección General de Tráfico se destinan cualesquiera actuaciones que lleva a cabo el organismo con cargo al programa presupuestario 132 b, Seguridad Vial, o bien generan un remanente.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señora Goicoechea.
Señor Gamazo.

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

En la respuesta que recibimos tras la conversión en oral se escudaban en que no habían realizado el cierre definitivo del ejercicio para no facilitarnos la información solicitada. Siempre encuentran la excusa adecuada para huir de sus obligaciones. Si hubiesen tenido voluntad política, hubiesen podido relacionar las actuaciones e importes realizados en 2020, que los deben de conocer y bien, para eso están gestionando la jefatura de Tráfico.

Señora subsecretaria, el informe fiscalizador de la jefatura de Tráfico de 2018 del Tribunal de Cuentas recomendaba que Tráfico estableciera procedimientos que permitieran identificar y evaluar los gastos realizados en materia de seguridad vial, prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas, garantizando que el importe total de las multas de tráfico se destinará a la financiación de dichos gastos, y su Gobierno no tuvo en consideración en 2019 esa recomendación, pero tampoco, parece, en 2020 porque el 37 % de lo recaudado por Tráfico fue transferido al Ministerio del Interior en ese programa 000X de transferencias al Estado.

El Tribunal de Cuentas también le recomendaba que mejoraran el sistema de control sobre las tasas por la notificación del resultado de la inspección técnica en el Registro de Vehículos de la DGT a fin de garantizar la exactitud de las liquidaciones presentadas, otra recomendación que su Gobierno tampoco tuvo en consideración en 2019. Veremos si la cumplen en 2020.

Señora subsecretaria, ¿puede confirmar o acreditar aquí que el Ministerio, que la DGT, en el año 2020 ha cumplido la disposición adicional tercera de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre? Y no es que la gestión política de la DGT sea un desastre, que eso lo estamos criticando los grupos que no sustentamos al Gobierno continuamente en esta Comisión y en la Comisión de Interior —es un desastre, y usted lo sabe perfectamente, por el caos en el servicio público de exámenes, por los parches normativos, que llevan casi tres años parcheando continuamente la normativa, por las deficiencias en los vehículos de la Agrupación de Tráfico, etcétera—, es que ahora es el propio Gobierno el que acaba de reconocer que la gestión económica de la DGT adolece de importantes deficiencias de control interno. Señora subsecretaria, eso es intolerable, y ya no es solo que la oposición lo critique, sino que el propio Gobierno, el Ministerio de Economía critica al Ministerio de Hacienda en cómo gestiona la DGT. El Ministerio de Hacienda no avala las cuentas de la DGT y le está diciendo algo así como que la DGT no expresa la imagen fiel del patrimonio y la situación financiera. Es demoledor el informe de auditoría de la Intervención General de la Administración del Estado sobre las cuentas anuales del Ministerio de Hacienda correspondiente a 2019. Un informe desfavorable que sostiene que la memoria de las cuentas anuales de la DGT adolece de falta de claridad y contiene diversos errores y omisiones, así como información que no se ajusta a la realidad: critica el inmovilizado inventariado; señala la falta de coherencia y de información sobre la recaudación de la tasa por ITV, por las inspecciones técnicas de vehículos; señala que la DGT no reconoce los ingresos en contabilidad derivados de sanciones cuando dichas sanciones son firmes. Tráfico, además —señala—, adolece de importantes deficiencias de control interno en su gestión económica. Estamos hablando de la gestión del año 2019; no gestionaban y gobernaban los marcianos este país, gobernaban ustedes. Por otra parte, es frecuente, según este informe, la realización de gastos sin soporte contractual, vulnerando la normativa presupuestaria y omitiendo la función interventora. De 166,7 millones de euros de adjudicaciones de contratos realizados por la DGT en 2019, se han realizado adjudicaciones por importe

cve: DSCD-14-CO-359

de 57,2 millones de euros de contratos de servicios y suministros por un sistema atípico. Es decir, uno de cada tres contratos se ha hecho por el procedimiento de adjudicación directa y negociado sin publicidad. Señora subsecretaria, ¿comparte usted, comparte el Ministerio del Interior la forma de gestión de la DGT? ¿Comparte que los gastos sin soporte contractual, vulnerando la normativa presupuestaria y omitiendo la función interventora, sean una realidad en la gestión diaria de la DGT? Eso sería todo de momento.

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

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Presidente, muchas gracias.
Señoría, son muchas las cuestiones que ha planteado y escaso el tiempo para contestar.

Yo también me leo los informes con mucho interés. Además, estoy acostumbrada a hacerlo —son muchos años de gestión pública y en distintos ámbitos de la Administración—, y efectivamente, tenemos la garantía de tener unos sistemas de control y seguimiento de nuestra gestión —yo lo considero una garantía; como tales están planteados y desde luego, como gestora, así lo entiendo— que son muy estrictos. Y es cierto que ponen muchas cosas de manifiesto, pero no con esa valoración que su señoría está trasladando. No es una crítica absoluta al funcionamiento de la Dirección General de Tráfico, sino que son espacios de mejora en los que, sin duda, estamos trabajando. Además, ya sabe que hay una continuidad en la gestión, a veces con unos tractos muy largos desde que se comienzan los contratos hasta que se finalizan o se pueden —esos contratos— pagar, fiscalizar y reportar por tanto en las cuentas públicas, y aunque me está hablando de 2019, es posible que muchos de ellos vinieran incluso de un periodo anterior. Pero no quiero hacer alusión a este tipo de cuestiones de cómo se hacía antes o cómo se hace ahora, lo cierto es que en el ámbito de la DGT se está haciendo un esfuerzo muy importante de gestión; es un organismo que tiene un volumen importante de gasto, un volumen importante de inversión. Ha mencionado alguno de los procedimientos como si fueran irregulares y, desde luego, los negociados sin publicidad no lo son cuando se cumple la norma, y eso también está recogido en ese informe al que hace referencia. Y es cierto que hay algunos procedimientos de convalidación de contratación, pero también es un procedimiento, también es algo contemplado en la normativa contractual y que pasa por los controles no solo de la intervención, sino incluso de decisión del Consejo de Ministros. Por tanto, no cabe reproche sobre ilegalidades en el funcionamiento de la DGT de la naturaleza que estaba haciendo. Lo cierto es que, claro, si consideramos que es un caos normativo porque hacemos modificaciones o lo que ha denominado 'parcheos' de nuestra normativa, cuando entiendo que lo que estamos haciendo es aplicar en nuestra normativa nuevas medidas con el fin de incrementar la seguridad vial —algunas de ellas incluso, señorías, sugeridas y algunas, espero, también trabajadas en esta próxima modificación de la ley entre todos nosotros—, mal estamos; si por continuar en la evolución de la mejora de nuestra normativa hacen unas valoraciones negativas sobre esas modificaciones, pues llegaríamos a la congelación de la normativa y, por tanto, la inadecuación a las nuevas necesidades sobrevenidas.

En cuanto a nuestra situación presupuestaria, es cierto que la DGT ha tenido unos incrementos en las transferencias internas. Ya sabe que, además, en las transferencias, en ese programa, se hace referencia a las transferencias al Estado —la seguridad vial no se atiende únicamente desde el Ministerio del Interior, y no solamente desde la DGT dentro del Ministerio del Interior, sino que también hay funciones muy importantes desarrolladas desde unidades del ministerio no adscritas directamente a la DGT, sino a esta Subsecretaría, como la Secretaría General Técnica— y también se contemplan los gastos de contratación centralizada, que si revierten directamente en la DGT. Y, como bien saben, hemos tenido unos periodos presupuestarios absolutamente singulares, que han hecho que algunos de los esfuerzos económicos que este Gobierno ha hecho para atender obligaciones que recibió y asumió, como las de equiparación salarial de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, se hayan atendido a través de transferencias desde el presupuesto de la DGT en ese concepto de transferencia. Pero hay algo muy importante, y es que no hemos disminuido, sino que hemos incrementado el gasto de la Dirección General de Tráfico, y lo hemos hecho en 2019, lo hemos hecho en 2020 y lo vamos a hacer en 2021. Y estamos incrementando progresivamente el gasto por encima del incremento de ingresos porque consideramos que es imprescindible dedicar todo el dinero que podamos a la mejora de la seguridad vial. Y, por cierto, me alegro mucho de que coincidamos en que, efectivamente, el control de velocidad es uno de los elementos fundamentales para garantizar la seguridad vial, y desde luego tenemos muy claro y tenemos muy analizadas —tenemos un magnífico cuerpo de funcionarios especialistas en el ámbito de tráfico— nuestras carreteras para saber dónde queremos instalar esos tramos, pero es verdad que los tramos de radar se instalan teniendo en cuenta circunstancias

cve: DSCD-14-CO-359

concretas en un momento determinado y a eso es a lo que atienden los órganos técnicos de nuestra DGT para hacer las instalaciones definitivas. Pero tenemos un mapa muy claro de cuáles son nuestras necesidades y sobre él se trabaja de manera diaria en la DGT.

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

— VOLUMEN TOTAL DE LA GESTIÓN DE EXPEDIENTES DE MULTAS EN EL EJERCICIO 2019 POR PARTE DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO, PENDIENTES A 31/12/18 POR ANTIGÜEDAD, ALTAS DEL EJERCICIO 2019, BAJAS POR COBRO Y POR CUALQUIER OTRO MOTIVO, Y PENDIENTE A 31/12/19 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034312).
AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)
MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)
BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000880).

— NÚMERO E IMPORTE DE LOS EXPEDIENTES SANCIONADORES GESTIONADOS POR LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO QUE QUEDARON PENDIENTES DE COBRO EL 31/12/2019 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034315).
AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)
MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)
BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000882).

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, vamos a ver las preguntas números 6 y 8. La número 6: Volumen total de la gestión de expedientes de multas en el ejercicio 2019 por parte de la Jefatura Central de Tráfico pendientes a 31/12/2018 por antigüedad, altas del ejercicio 2019, bajas por cobro y por cualquier otro motivo y pendiente a 31/12/2019. Y la número 8: Número e importe de los expedientes sancionadores gestionado por la Jefatura Central de Tráfico que quedaron pendientes de cobro el 31/12/2019.
Señor Mateu.

El señor **MATEU ISTURIZ:** Señor presidente, buenos días. Señorías buenos días a todos.
Señora subsecretaria, nuevamente aquí. Muchísimas gracias por su comparecencia. Lo primero, quiero recordar al guardia civil de la Agrupación de Tráfico de Ciudad Rodrigo, don Ricardo Sánchez Castro, fallecido en un accidente en acto de servicio el pasado Viernes Santo cuando su moto, una BMW, se estrelló contra un guardarrail en la A-62 a la altura de Sancti-Spíritus. Es fundamental la seguridad vial y otro de los temas que tenemos que seguir abordando es el tema de los guardarraíles, que sean lo más propios para evitar este tipo de accidentes fatales, en este caso de un miembro honorable de la Benemérita. Le trasladé el pésame al general jefe de la Agrupación, don Ramón Rueda Ratón, y ahora lo hago en mi nombre y en nombre de mi grupo por este fallecimiento tan doloroso.
Estamos hablando nuevamente de temas económicos, y por ello doy por reproducida la pregunta que ha enunciado nuestro el presidente para luego, en el otro turno, comentar lo que usted haya dicho al respecto.
Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Mateu. Sin duda nos unimos a ese pésame que ha trasladado al jefe de la Agrupación de Tráfico y al propio director general de Tráfico.
Señora subsecretaria.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Presidente, muchas gracias; señoría, también muchas gracias, y, por supuesto, me uno a ese dolor, igual que lo hice el viernes, porque la noticia fue tristísima. Es una pena perder la vida de esa manera, protegiéndonos a todos en nuestras carreteras y, por desgracia, no es el único; hay una lista de guardias civiles por los que estamos especialmente preocupados y trabajando por su seguridad en esas motocicletas en las que están velando por todos nosotros en las carreteras españolas.
Dicho eso, paso ya a leer la contestación a la pregunta planteada. Se da contestación a los expedientes iniciados en 2019 con su cuantía al cien por cien de la sanción económica, distribuido por provincias, y a

cve: DSCD-14-CO-359

los expedientes pendientes de cobro, es decir, los expedientes enviados por este organismo a la Agencia Estatal de Administración Tributaria para su cobro en vía ejecutiva. Los expedientes iniciados en 2019 ascienden a 4 683 671, por una cuantía total de 968 252 400 euros. El número de expedientes en vía ejecutiva es de 352 981, por una cuantía total de 105 407 140 euros.

Por lo que se refiere a bajas por cobro, como indica en la formulación de la pregunta, se informa de que ya se ha facilitado información sobre los expedientes pagados en vía voluntaria y la cuantía correspondiente en preguntas parlamentarias previas respondidas también en esta misma Comisión. La cuantía correspondiente a las preguntas parlamentarias previas la he mencionado antes y lo que facilitaremos por escrito será la relación por provincias de esta información: los expedientes iniciados en 2019, la cuantía total, los expedientes en vía ejecutiva y su cuantía total, que suman las cantidades que antes he mencionado.

Por lo que se refiere a los expedientes sancionadores iniciados en 2019 y que se encuentran pendientes de cobro, es decir, enviados por este organismo a la Agencia Estatal de Administración Tributaria para su cobro por vía ejecutiva, son 352 981 expedientes, por un importe de 105 407 140 euros. Este importe se corresponde con el cien por cien de la cuantía de la sanción económica. Con esto termino.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias señora Goicochea.
Señor Mateu.

El señor **MATEU ISTURIZ:** Es una lástima que no se contesten las preguntas en el tiempo oportuno. Estas preguntas estaban presentadas el día 1 de febrero, y entiendo que haya tensión en el ministerio porque no sé cómo vamos a tratar de disimular la prevalencia de la discrecionalidad sobre la legalidad, que está tan a debate en estos momentos. Por ello, le recuerdo que para nosotros es muy importante recibir en el momento adecuado la respuesta a las preguntas por escrito para poder seguir ejerciendo la tarea de control de la actividad de la Dirección General de Tráfico o Jefatura Central de Tráfico, porque, luego, en otra pregunta, plantearé unas disquisiciones que existen a este respecto.

Evidentemente, soy partidario de lo que ha dicho mi portavoz, el señor Gamazo —portavoz y amigo, como bien ha dicho él, y yo lo agradezco—. Aquí existe la teoría de muchas multas baratas para que se paguen pronto para evitar problemas. Evidentemente, la Jefatura Provincial de Tráfico —Dirección General de Tráfico— tiene un problema con respecto a la gestión que está realizando. El problema está en llegar al último fin de la actividad administrativa de la tarea de recaudación derivada de las tasas y de las sanciones. Se ha visto claramente, tal y como ha puesto de manifiesto el señor Gamazo derivado de los informes de la IGAE —que usted, señora Goicoechea, por su pertenencia al Cuerpo Superior de Administración Civil del Estado, conoce perfectamente—, que ha sido un auténtico desastre. Ha sido un auténtico desastre, lo mismo que todas las fiscalizaciones que ha realizado el Tribunal de Cuentas al respecto. No se trata de culpabilizar ni de criminalizar a ningún funcionario, que en definitiva cada uno da lo mejor de sí, sino sencillamente se trata de que hay que organizar esto bastante mejor para saber la realidad. Además, en la actuación que se está realizando se están vulnerando principios legislativos, como luego enumeraré en mi siguiente intervención. No quiero avanzarlo, no merece la pena, porque luego viene a cuento más que ahora. Pero sí le digo que hay un grave problema. Usted me ha relatado una serie de números, me ha hablado de una serie de cuestiones, me ha dicho las derivadas de la recaudación ejecutiva de la Agencia Tributaria, pero yo, en mi cabeza —y a lo mejor no se ha podido plasmar bien en la pregunta—, tenía un esquema distinto de la contestación que usted ha dado; por ejemplo, usted no ha mencionado qué número de expedientes proceden el año 2019 del año 2018. Tampoco me ha dicho, de los expedientes que hay en el año 2019, los expedientes que son de altas anteriores, por ejemplo, a los años 2018, 2017 y 2016. Una serie de cuestiones que espero, como usted bien ha dicho y además siempre confiando en su buen criterio, que nos facilite por escrito para poder tener esos datos completos. Y lo mismo le digo en cuanto al número de expedientes que quedan al final del año 2019 que hay que cobrarlos, porque tampoco hemos dicho cuáles son procedentes de otros ejercicios de atrás. Porque los del año 2019, conforme a la gestión ordinaria de la Jefatura Central de Tráfico, unos se recaudan en vía ordinaria, en periodo voluntario, y, luego, los que no se pagan en periodo voluntario se pasan a procedimiento de apremio y en el procedimiento de apremio tienen el convenio con la Agencia Estatal de Administración Tributaria. Por cierto, sería interesante también aquí hacer un puente, un enlace entre la actividad de la Agencia Estatal de Administración Tributaria y la actividad de la Jefatura Central de Tráfico para ver cómo engancha y los reparos que se ponen en la Agencia Estatal de Administración Tributaria en vía ejecutiva a estos expedientes que emanan de la propia Jefatura Central de Tráfico.

cve: DSCD-14-CO-359

No obstante, señora subsecretaria, yo le agradezco su contestación y, por si le sirve de fuente inspiradora para hacer la contestación escrita, la remito al esquema que viene en el último informe del Tribunal de Cuentas que se refiere a las cuentas de la Jefatura Central de Tráfico del año 2015, página 39, donde está muy clarito lo que creo que nosotros pretendemos con la preguntarme escrita que le hemos formulado.

Luego seguiré abordando otros temas. Muchas gracias, señor presidente; señora subsecretaria, muchas gracias por su contestación.

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

Señora subsecretaria.

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

Señoría, tomo buena nota de esa referencia que me está haciendo del control de 2015 porque quizás eso nos permita acercarnos más en nuestra contestación al esquema de contestación que estaba esperando su señoría; efectivamente, nosotros hemos entendido la pregunta, tal y como estaba formulada, para contestarla, de acuerdo con la información que teníamos disponible, en el sentido que hemos hecho. Veremos si es posible, por supuesto —y haremos todo el esfuerzo por hacerlo—, acomodarnos a un esquema distinto de información; desde luego, yo también considero una lástima que no contestemos en plazo porque el esfuerzo de trabajo que se está haciendo en todos los ámbitos, tanto en el de gestión económica, contractual, presupuestaria, como, por supuesto, en el de gestión normativa y operativa en el ámbito de la Dirección General de Tráfico, es muy importante. Creo que el balance que tenemos, como decía antes, de esa evolución de nuestro corpus normativo es importante porque hemos introducido medidas muy singulares y que creemos que son de una enorme entidad durante estos dos años y medio: los 90 kilómetros/hora como límite máximo de velocidad en carreteras convencionales, los 30 kilómetros/hora en ciudad, modificaciones importantes en materia de seguridad tanto para conductores con la geolocalización en caso de accidente como para todos los que forman ese colectivo de Ayuda en Carretera, etcétera. Quiero decir que estamos avanzando mucho, que estamos trabajando mucho; creo que operativamente se está notando también, como lo está notando por el apoyo recibido nuestra Guardia Civil de Tráfico, a la que nos referíamos al inicio de esta pregunta. Y es una lástima que dejemos algunas preguntas sin contestar en plazo para tener que venir aquí, cuando el trabajo que se está haciendo creo que es un trabajo importante y por el que estoy muy agradecida además a todos los funcionarios de la DGT.

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

— CANTIDAD EN LA QUE HA SUPERADO LA SUMA DE INGRESOS POR TASAS Y MULTAS EL TOTAL DE GASTOS ASUMIDOS POR LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO EN EL PERIODO 2018-2020 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034314).
AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)
MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)
BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000881).

El señor **PRESIDENTE:** Siguiente pregunta: cantidad en la que ha superado la suma de ingresos por tasas y multas el total de gastos asumidos por la Jefatura Central de Tráfico en el periodo 2018-2020.

Señor Mateu.

El señor **MATEU ISTURIZ:** Gracias, señora subsecretaria. Gracias nuevamente por la contestación que me va a brindar y reproduzco la pregunta en boca del señor presidente.

Gracias.

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

Señora Goicoechea.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Por supuesto, vamos a pasar la respuesta por escrito para que sus señorías lo puedan ver con mayor comodidad, pero creo que no me queda más remedio que leerles una tabla numérica.

cve: DSCD-14-CO-359

Los importes solicitados quedan recogidos de la siguiente forma. Ejercicio 2018. Ingresos, 1 063 955 172,10 euros. Gastos en el programa 132b, 631 515 070,97 euros. Los gastos en el programa 00X, el de las transferencias que recoge lo que antes decía, esas tres distintas transferencias, son 166 924 068 euros. Voy a omitir los decimales para hacerlo un poco más fácil. La diferencia es de 265 516 000 euros. En el año 2019 los ingresos fueron de 1 095 138 971 euros, frente a unos gastos de 676 195 513 euros y unos gastos por transferencias, 00X, de 637 162 000 euros. Diferencia por tanto negativa, en este caso de 218 220 000.

Por lo que respecta a 2020, los ingresos han sido —antes decía que las cifras están aún sin consolidar, no está el cierre definitivo de ejercicio hecho— de 922 567 000 euros, frente a unos gastos en el 132b de 701 226 006 euros. Los gastos de transferencia, 410 121 316 euros. Lo cual arroja una diferencia negativa de 188 779 433 euros. Y con esto he terminado mi información.

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

El señor **MATEU ISTURIZ:** Presidente, gracias.

Señoría, permítame que haga un recordatorio de unas características básicas de lo que representan las tasas en el sistema tributario español. Se rigen por su propia ley, la Ley 8/1989, de 13 de abril, y una normativa específica a efectos de tráfico para las propias tasas de esta entidad. Luego, su recaudación está establecida, en periodo voluntario, bajo la dirección y supervisión de la propia Jefatura Central de Tráfico y en periodo ejecutivo mediante el convenio de recaudación con la Agencia Estatal de Administración Tributaria. Hay un principio fundamental, que luego vamos a pasar a debatir en las tasas, que es el principio de equivalencia, recogido en el artículo 7 y en el 19, donde se establece un criterio fundamental muy importante: que el importe de las tasas por prestación de un servicio no podrá exceder en su conjunto del coste real o previsible del servicio o actividad de que se trate o, en su defecto, del valor de la prestación recibida. Hace falta, por tanto, un estudio para ver si se respeta —elaborado por la Jefatura Central de Tráfico— ese principio de equivalencia porque si no entramos en un problema de colisión de normas.

Otro principio que rige en las tasas es el principio de capacidad económica, artículo 8; en definitiva, que es importante que se tengan en cuenta las características del destinatario para que no se altere su situación patrimonial. Y luego, con respecto a las multas, hay una normativa fundamental que nunca ha quedado clara, que es la disposición adicional tercera de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modificó la Ley de Seguridad Vial, que establece que el importe de las sanciones gestionadas dentro del ámbito de la Administración General del Estado debe destinarse íntegramente a la financiación de actuaciones y servicios en materia de seguridad vial, prevención de accidentes y ayuda a las víctimas. Y la Jefatura Central de Tráfico tiene que dar una explicación veraz y auténtica para que podamos saber si efectivamente este principio se ha cumplido.

Luego, tenemos también una situación de la Jefatura Central de Tráfico irregular porque no está adecuada a la Ley del Sector Público del año 2015 en cuanto a la configuración jurídica y competencias y atribuciones de la Jefatura Central de Tráfico y de la propia DGT. Por eso, el Tribunal de Cuentas en el año 2006 ya estableció la obligación de hacer esa regulación legal, cosa que todavía no se ha hecho. Por eso, la cuestión que tenemos aquí en ciernes es lo que hemos visto de esas transferencias que usted nos ha relatado perfectamente y podemos llegar al absurdo de que hayamos vulnerado esos dos principios que le he dicho. Uno, el principio de equivalencia de las tasas, porque en principio, si hay superávit, puede ser que se esté cobrando más coste del real coste efectivo de las tasas. Y, dos, también puede ser que no se aplique el importe de la recaudación de las sanciones a los tres fines establecidos conforme a la disposición adicional segunda de la Ley de Seguridad Vial del año 2015. Por eso es fundamental dar una explicación en forma y en fondo a ese respecto. Por eso le digo que ha sido importante conocer el informe de auditoría publicado el 22 de enero del año 2021 en el BOE —por cierto, se solían publicar en el mes de octubre, pero algo debió suceder para no haberlo hecho con anterioridad—. Por eso, en base a este informe, que, como ha relatado mi compañero y portavoz el señor Gamazo, no expresa en todos los aspectos significativos la imagen fiel del patrimonio y la situación financiera de la entidad, estamos preocupados. Ya ha habido, de hecho, respuestas e interrogantes diciendo que esto no podía seguir así. Por eso, tenemos una tarea pendiente; lo que no podemos es transferir al Estado esas cantidades, que incluso han dado resultados negativos en el año 2019 y 2020, como usted ha dicho, sin haber controlado previamente si se han cumplido los fines tanto de las tasas en su aspecto recaudatorio como de las

cve: DSCD-14-CO-359

sanciones. Por eso le hacemos esta pregunta. Y usted la ha contestado, porque eso son guarismos, son datos; por cierto, datos que no coinciden en pequeñas cantidades con el informe de la IGAE; estaba analizando ese informe ayer por la tarde y no coinciden plenamente. Por eso, señora subsecretaria, le pido que justifique hasta el último euro —usted nos ha dado unos números— y nos diga si se han cumplido esos dos principios fundamentales en la gestión de las tasas y en la gestión de las multas para ver si se cumplen los fines legales para los cuales han sido establecidas.

Sabiendo de su buen hacer, estamos en un momento oportuno —ustedes ya llevan gobernando prácticamente tres años— para dar un vuelco a esa cuestión en la Jefatura Central de Tráfico, o en la DGT, porque evidentemente todavía estamos siempre en el límite de si se aplican o no todos los gastos. Por eso hay que aplicarse enormemente a esa cuestión: naturaleza de la Jefatura Central de Tráfico, cumplimiento de las tasas y cumplimiento de la recaudación de las multas. Desde luego, van a contar ustedes con nuestro apoyo siempre que se haga de una manera transparente y objetiva, y no seamos con la recaudación, que se saca de los bolsillos de los ciudadanos, la fuente, el nutriente de las arcas de este Estado manirroto para pagar pactos indignos con fuerzas políticas que están sustentando en el Gobierno al Partido Socialista.

Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora subsecretaria.

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

Señora Goicoechea.

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

Señoría, son muchas las cosas que ha planteado, algunas absolutamente ajenas al ámbito de competencia de esta subsecretaría y aún más al ámbito de la DGT. Desde luego, en esta comparecencia yo lo que he hecho ha sido contestar a lo que se nos ha pedido. Lo que se nos pedía eran esos guarismos y esa es la información que hemos dado. Como decía antes, siempre es interesante venir a esta Comisión, pero siento que sea en contestación a preguntas que se han transformado en orales, porque sin duda nos resta tiempo a un debate interesantísimo y a seguir trabajando entre todos por lo que es nuestro objetivo común, que es la seguridad vial. Pero yo en este momento la información que puedo dar es la que he dado, que eran los datos. Los datos son estos. Por supuesto, sí su señoría quiere esa ampliación de información y valoraciones más cualitativas, estamos a su absoluta disposición, pero creo que por mi parte sería irresponsable avanzar una contestación en este momento breve, como me impone necesariamente el tiempo, que sin duda sería una simplificación, que pudiera dar incluso lugar a interpretaciones erróneas sobre lo que quiero manifestar y dejaría insatisfecho el interés de su señoría, que, como hemos podido ver, abarca temas muy amplios.

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

— NÚMERO E IMPORTE DE LOS EXPEDIENTES SANCIONADORES GESTIONADOS POR LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO QUE QUEDARON PENDIENTES DE COBRO EL 31/12/2020 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034317).
AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)
MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)
BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000883).

— VOLUMEN TOTAL DE LA GESTIÓN DE EXPEDIENTES DE MULTAS EN EL EJERCICIO 2020 POR PARTE DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO, PENDIENTES A 31/12/2019 POR ANTIGÜEDAD, ALTAS DEL EJERCICIO 2019, BAJAS POR COBRO Y POR CUALQUIER OTRO MOTIVO, Y PENDIENTE A 31/12/2020 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034320).
AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)
MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)
BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000884).

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a concluir este trámite con la acumulación de las últimas dos preguntas: número e importe de los expedientes sancionadores gestionados por la Jefatura Central de Tráfico que

cve: DSCD-14-CO-359

quedaron pendientes de cobro a 31/12/2020 y volumen total de la gestión de expedientes de multa en el ejercicio 2020 por parte de la Jefatura Central de Tráfico pendientes a 31/12/2019 por antigüedad, altas del ejercicio 2019, bajas por cobro y por cualquier otro motivo, y pendiente a 31/12/2020.

Señor Mateu.

El señor **MATEU ISTURIZ:** Señor presidente, gracias. Gracias, señora subsecretaria, por sus contestaciones.

Doy por reproducida la pregunta que ya nos ha expuesto nuestro presidente.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Señora subsecretaria.

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

En contestación a la primera pregunta, la número 9, el número de expedientes sancionadores que, habiendo sido iniciados en 2020, se encuentran pendientes de cobro —es decir, enviados por este organismo a la Agencia Estatal de Administración Tributaria para su cobro por vía ejecutiva— es de 427 315 expedientes, por un importe 110 170 818 euros. Este importe se corresponde con el cien por cien de la cuantía de la sanción económica.

Por lo que respecta a la pregunta número 10, la contestación sería la siguiente: Se da contestación a los expedientes iniciados en 2020 con su cuantía al cien por cien de la sanción económica, distribuido por provincias, y los expedientes pendientes de cobro, es decir, los expedientes enviados por el organismo de la DGT a la Agencia Estatal de Administración Tributaria para su cobro por vía ejecutiva. Los expedientes iniciados en 2020 ascienden a 3 886 399 por una cuantía de 804 465 069 euros. El número de expedientes en vía ejecutiva es de 427 315 por una cuantía total de 110 170 818 euros. Por lo que se refiere a las bajas por cobro que indica en la formulación de la pregunta, se informa que ya se ha facilitado esta información sobre los expedientes pagados en voluntaria y las cuantías correspondientes en preguntas parlamentarias previas que también he respondido en esta sesión. Por supuesto, dado que nos solicitan la información desglosada por provincias, se la haremos llegar a sus señorías y evito, obviamente, la dar tantos números referidos a cada una de ellas.

Con esto termino mi contestación, señor presidente.

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

Señor Mateu, tiene la palabra.

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

Gracias, señora subsecretaria por su contestación. Lo que le quería decir es que usted ahora mismo es la representante del Gobierno de España en esta Comisión de Seguridad Vial, en la que evidentemente tenemos una pretensión, que ustedes tendrán también que apoyar y deben entenderla, que es que se convierta en Comisión permanente legislativa. Eso se lo aviso porque evidentemente ya estamos trabajando en ello y no depende de usted, depende de la Cámara, pero sepa usted que sería muy importante para todos los que somos vocales de esta Comisión que así se hiciera.

Las cuestiones se las planteo con el afán no de que me conteste, porque evidentemente hay cosas que ahora mismo usted no puede contestar, sino de que usted sea el enlace, la portavoz del Gobierno y le plantee las inquietudes que yo antes le he manifestado, porque pienso que ya va siendo hora de que —se lo digo ahora mismo— entre todos resolvamos, por ejemplo, la cuestión de la naturaleza jurídica de la Jefatura Central de Tráfico y de la Dirección General de Tráfico, porque hay momentos en que hay una confusión y parece que estamos en tierra de nadie, cuando no debe ser así. Creo que no debe ser así por dos motivos fundamentales. Primero —da igual el orden, porque para mí son iguales—, por un deber de aseidad hacia los ciudadanos y hacia los contribuyentes, que deben tener muy claro cuál es el que ejecuta la actividad hacia ellos y, sobre todo, en esta materia tan compleja, tan difícil como es regular la seguridad vial mediante normas de imperativo cumplimiento y de carácter coercitivo que desembocan o finalizan en la imposición de una sanción. En segundo lugar, por respeto y también para que los propios funcionarios de la DGT y autoridades que la rigen sepan perfectamente en qué ámbito o parcela iniciativa se encuentran trabajando para el resto de todos los ciudadanos. Agradezco, pues, a todos los funcionarios de la Jefatura Central de Tráfico esa tarea ingente que hacen: fines de semana ocupados, operaciones entre nieve, operaciones terribles en situaciones muy complicadas. Por eso son funcionarios beneméritos a los cuales, evidentemente, hay que agradecerles de esta casa que es la casa de la palabra, el Parlamento, la función

cve: DSCD-14-CO-359

que están realizando. Evidentemente, tampoco me puedo olvidar, a pesar de considerarlo como un sector diferenciado, de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Evidentemente por eso insisto mucho en que hay que comprobar que el destino del importe recaudado de las sanciones se dedique a mejorar la seguridad vial, a mejorar la prevención de accidentes y a las víctimas. Y precisamente a la Guardia Civil hay que darle todos los medios que necesiten, desde unas motocicletas potentes, que me consta que tienen, protección de los guardarraíles, el airbag para estar más protegidos, toda la equipación que necesiten, porque son, evidentemente, nuestros ángeles guardianes en las propias carreteras. Y también traslado esta imperiosa necesidad al Gobierno a través de usted.

La cuestión que le hemos planteado es idéntica a la que habíamos suscitado para el año 2019, y usted ha contestado con otros guarismos diferentes. Sigo manteniendo, señora subsecretaria, que si usted es tan amable y tienen a bien se atengan al esquema que le he dicho del último informe del Tribunal de Cuentas, que será reiterativo en cuanto volvamos a poder fiscalizar las cuentas del año 2016. También repito y traslado la inquietud del Grupo Parlamentario Popular por esos informes de la Intervención General de la Administración del Estado, que el del año 2019 ha sido muy malo, ha sido demoledor por las cuestiones de activos que se han planteado. La Jefatura de Tráfico no computa el principio del devengo como principio máximo para luego realizar toda la recaudación y la contabilización de los importes ingresados. Me siguen preocupando, y ahí tenemos que poner orden —insisto en que contarán con nuestra leal colaboración— esas transferencias que se hacen mediante este programa 000X, transferencias internas al Ministerio de Hacienda, en cumplimiento de una disposición adicional segunda de la Ley Orgánica 6/2011, Ley de Represión del Contrabando, si mal no recuerdo, en la que se metió esa disposición como de rondón. Se podrán hacer todas las transferencias porque en virtud del principio de caja única los ingresos son del Gobierno de España y la distribución luego la hacen en base a los presupuestos, pero hay que hacer esas transferencias cuando realmente se hayan cumplido todos los aspectos legales del principio de equivalencia de la Ley de tasas y no gravar al ciudadano por el coste del servicio más de lo que realmente cuesta para obtener ese ingreso que luego se transfiere en barbecho al Estado. Por supuesto, el tema de las sanciones. Hay que comprobar que se aplica a esos tres fines dichos en la disposición adicional segunda de la Ley de Seguridad Vial, modificación del año 2015, para que después de haber trasladado al Gobierno de España todas sus necesidades siga haciendo actividades en pro y en bien de los ciudadanos.

Muchas gracias nuevamente, señora subsecretaria, por su presencia. Me gusta verla, pero prefiero no verla contestando a preguntas escritas que se han reconvertido en orales.

Muchas gracias, señor presidente.

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

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

Señor Mateu, desde luego coincidimos en muchas cosas. A mí también me gusta verle y verles a ustedes por lo decía al principio, porque desde esta Comisión se ha trabajado mucho y queremos seguir trabajando con ella. Es fundamental que lo hagamos entre todos puesto que estamos hablando de un tema de todos. También es una satisfacción ver cómo conocen en profundidad informes que afectan al funcionamiento de la DGT, porque nos ayudará entre todos a mejorar la gestión, que es el objetivo común, aunque no coincidamos en las valoraciones y no coincidamos en algunas de las conclusiones.

En cuanto a algunas de las cuestiones que ha planteado, como antes he dicho —no quiero repetirme demasiado y agotar el escaso tiempo del que dispongo— hemos intentado contestar a la pregunta en sus términos. Ahora tenemos algunas sugerencias sobre cuál podría ser el esquema de contestación; lo revisaremos. En cuanto a algunas otras cuestiones planteadas oralmente, tomando como base la pregunta escrita, tengo que decir que exceden mi contestación y también la información que puedo facilitar a la Comisión en este momento. Por supuesto, para cualquier pregunta que se nos plantee o en cualquier otra sesión de trabajo, estamos a la entera disposición de la Comisión y, por supuesto, también de usted señoría. Por mi parte, eso es lo que lo que puedo decir. Como digo, hay muchas coincidencias, entre ellas nuestra obligación y nuestro propósito constante de velar por las mejores condiciones de trabajo de nuestros efectivos, del personal que integra la Dirección General de Tráfico, muy especialmente, lo decía antes, de la Guardia Civil que tenemos en nuestras carreteras.

Continuaremos haciendo un esfuerzo para no llegar a las cifras de preguntas escritas transformadas en orales que hemos visto en otros tiempos. La verdad es que cuando llegamos al ministerio nos encontramos con 991 preguntas pendientes de contestación que se habían transformado en orales.

cve: DSCD-14-CO-359

Desde luego no estamos en esas cifras y vamos a hacer todo lo posible —me comprometo a ello— para dar las contestaciones en plazo, lo que sin duda va a facilitar el trabajo con esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señora Goicochea, por su comparecencia y por sus contestaciones. La verdad es que la no contestación en plazo nos da ocasión para tenerla de vez en cuando por aquí. Yo no le animo a que no conteste en plazo, pero sí a que a que nos visite de vez en cuando en esta Comisión.

Vamos a parar dos minutos para dar la bienvenida al primer compareciente que tenemos esta mañana.

COMPARECENCIAS CON OCASIÓN DEL PROGRAMA DE TRABAJO SOBRE LA ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD VIAL 2021-2030. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL:

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS, CONFEBUS (Barbadillo López). (Número de expediente 219/000445).

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, vamos a continuar la sesión con las comparecencias previstas para hoy dentro del programa que estamos desarrollando en la Comisión con ocasión de la elaboración de la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030. En primer lugar, nos visita esta mañana don Rafael Barbadillo López, presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús, CONFEBUS. Seguimos el mismo procedimiento que hemos tenido otros comparecientes: interviene el compareciente, a continuación, los grupos parlamentarios por un tiempo de tres minutos para plantear las cuestiones que consideren, y concluye la comparecencia el señor Barbadillo contestando a las consideraciones realizadas.

Sin más, damos la palabra al señor Barbadillo.

El señor **PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS, CONFEBUS** (Barbadillo López): Buenos días. Gracias, señor presidente.

Buenos días señorías. En primer lugar, quiero agradecer la invitación a comparecer en la Comisión de Seguridad Vial para dar nuestro punto de vista y dar a conocer nuestras propuestas para ayudar a construir la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030, así como también para poder expresar lo que el transporte en autobús representa y contribuye a la movilidad sostenible de las personas y al desarrollo de la seguridad vial.

Voy a empezar explicando un poco que es CONFEBUS, qué es lo que somos. Somos la principal organización empresarial del sector; aglutinamos aproximadamente al 80 % del sector, según los datos del propio Comité Nacional de Transporte por Carretera; tenemos 30 organizaciones federadas, 2500 empresas en el seno de la organización; representamos a más de 38 000 vehículos de transporte colectivo de personas, y el empleo que se genera por las empresas de CONFEBUS está en el entorno de 85 000 puestos de trabajo. A nivel institucional presidimos el Comité Nacional de Transporte por Carretera y el Consejo Nacional de Transporte Terrestre; presidimos también el Consejo de Transporte y Logística de la CEOE, y participamos en multitud de órganos e instituciones relacionadas con la actividad de transporte.

Daré unos datos del sector, las principales magnitudes del transporte de viajeros por carretera. El sector está compuesto por 3200 empresas, 42 000 vehículos, más 19 000 vehículos dedicados al transporte urbano. El sector factura o facturaba 5900 millones de euros, según datos del año 2019 —luego comentaremos la situación por la que el sector está atravesando, porque ojalá tuviéramos estos niveles de facturación—, da empleo directo a 95 000 personas e invierte anualmente más de 600 millones de euros en renovación de flota. Aquí tengo que hacer un pequeño paréntesis para destacar que España tiene la flota más moderna de autobuses de toda la Unión Europea precisamente por el modelo de transporte que tenemos en España, que está basado en concesiones administrativas a las cuales se accede mediante licitación pública, y porque somos un país primero una de las primeras potencias turísticas a nivel mundial, que hace también que nuestros vehículos sean muy modernos para poder atender a todos los turistas que venían antes y que esperemos que vuelvan a venir en breve. El autobús acapara más del 50 % de la cuota modal de los transportes colectivos. Quitando el vehículo privado, somos, de lejos, el modo de transporte que más personas mueve en España. Estamos hablando de que más de 3000 millones de viajeros al año se mueven en el autobús. Conectamos diariamente más de 8000 poblaciones. Prácticamente se puede decir que no hay ninguna población en España de menos de 50 habitantes que no sea atendida por el autobús a través de los más de los 1400 contratos de concesión que hay en España, algunos de ámbito autonómico, otros de ámbito estatal, y luego estarían las

cve: DSCD-14-CO-359

correspondientes de ámbito urbano. De esta forma garantizamos la movilidad de forma universal por todo el territorio español dando precisamente acceso a los principales servicios del Estado del bienestar, como son la salud, la educación o el trabajo, además de ser un eslabón básico de la principal industria española que es el turismo.

En cuanto a los datos de seguridad vial del sector, la verdad es que no es autocomplacencia, porque nunca se puede sacar pecho por esto, pero sí que es verdad que tenemos unos datos que avalan precisamente que estamos en el buen camino para conseguir cero muertes en accidente de tráfico. Si nos vamos a los datos del año 2019 de la Dirección General de Tráfico, veremos no hubo ningún fallecido que estuviese relacionado con el transporte en autobús; si nos vamos a los datos de 2020 se observa que hubo una víctima mortal relacionada con nuestra actividad, a pesar de que somos el único modo de transporte colectivo que comparte la infraestructura con muchos otros usuarios de la vía. Si nos centramos en el transporte escolar, estas cifras son todavía mucho mejores, se puede comprobar que hay muchísimos años en los cuales no hay ninguna víctima mortal de accidente de tráfico en autobús. Viajar en autobús es veinte veces más seguro que hacerlo en un vehículo particular. Tengo que decir que creo que estamos en el buen camino en materia seguridad, aunque, como decía antes, hay que seguir mejorando y no bajar la guardia.

En este sentido, como comentaba también al principio, la inversión que se hace por parte del sector en la renovación de flota hace que los avances tecnológicos en materia de seguridad en los vehículos se vayan incorporando mucho antes que en los turismos, ya que las propias marcas los ponen en el mercado primero en los autobuses y luego los van desarrollando para los turismos, todo ello además de la inversión que se realiza anualmente en formación de los de los profesionales de la conducción. En la seguridad vial influye todo, pero influyen los conductores, y por eso estamos haciendo grandes esfuerzos anuales en materia de formación de nuestros conductores. Luego comentare que esto está cambiando porque los vehículos también están cambiando y cada vez en el perfil de conductor tiene que ir adaptándose a la nueva realidad. Los vehículos, como decía, son otro de los elementos que influyen en la seguridad vial, por lo que su renovación y la integración de todos los sistemas de seguridad van siendo acometidas por parte del sector de forma inmediata. Y luego estarían las infraestructuras, cuyo mantenimiento y la mejora de las mismas es necesario para conseguir la seguridad vial. El otro elemento que influye también en la en la seguridad vial sería la climatología, pero hoy por hoy no tenemos influencia o capacidad de cambiarla. Por tanto, somos un aliado para la consecución de los objetivos de la seguridad vial.

Me voy a referir ahora, porque la situación así lo requiere, no podemos obviarlo, a las circunstancias por las que atraviesa nuestro sector desde que se inició la pandemia hace ya trece meses aproximadamente. Hemos tenido unas caídas de actividad nunca vistas en el sector. Probablemente estamos atravesando la crisis más severa de la historia de nuestro de nuestro sector. Si analizamos un poco los diferentes tipos de servicios que el sector presta, que está muy dedicado a lo que es transporte turístico, que sería aquello relacionado con el traslado de turistas cuando llegan en cruceros a los puertos o los aviones de grupos, o todo lo relacionado con el INSERSO o con salidas extraescolares, con congresos, con las actividades vinculadas al ocio y al turismo, la caída ha sido de más del 85 % desde que se inició la pandemia y no ha habido ningún repunte de actividad en estos trece meses. Si nos vamos a los servicios regulares de media y larga distancia, la caída es del 80 % en estos trece meses. En los servicios urbanos y los servicios de cercanías de las grandes ciudades, podríamos estar hablando del entorno del 50 % de caída de actividad. Por tanto, como ustedes comprenderán precisamos de apoyo y ayudas de forma urgente por parte de la Administración. Es verdad que las ayudas que inicialmente se pusieron en marcha por el Gobierno, como fueron los ERTE o los ICO, fueron medidas positivas, pero dada la duración y la magnitud de la crisis, esas ayudas se han quedado muy cortas y el sector precisa urgentemente de mayor apoyo. El año pasado se puso en marcha un fondo de 800 millones para compensar las concesiones de las comunidades autónomas, pero claro, eran fondos que no tenía carácter finalista, por lo que muchas comunidades autónomas los han utilizado para otras cosas y no para financiar precisamente las concesiones, sus contratos de concesión. Tenemos unas obligaciones de servicio público precisamente para garantizar la movilidad de las personas y de no habilitarse rápidamente un nuevo fondo en 2021 va a ser muy difícil poder garantizar la movilidad, porque las empresas están en una situación muy crítica; la capacidad de financiación, la capacidad de solvencia de las empresas es crítica, hay que seguir pagando las nóminas todos los meses, el gasoil hay que seguir pagando todos los meses y de no obtener ningún tipo de ayuda va a ser muy difícil que la actividad continúe. Lo mismo pasa con los servicios urbanos. Había un fondo para el transporte urbano que tampoco ha llegado al sector. Está

cve: DSCD-14-CO-359

previsto en los Presupuestos Generales del Estado para este año un fondo para los urbanos que todavía no se ha concretado ni conocemos su cuantía. El Real Decreto Ley 5 también establecía ayudas directas para las empresas. Pedimos que su tramitación administrativa sea lo más rápida posible para que empiece a fluir el dinero al sector, para que las empresas puedan paliar en la medida de lo posible la grave crisis que estamos padeciendo.

En cuanto a la Estrategia de Seguridad Vial, creo que debemos hacer un pequeño balance de la anterior Estrategia Seguridad Vial, la de 2011-2020, y tengo que decir en cuanto al objetivo de reducir a la mitad el número de fallecidos y la visión cero para 2020 que creo que el sector está en el camino para conseguirlo. Tenemos el marco de la Unión Europea, el de la Estrategia 2021-2030, que introduce algunas medidas para en 2050 reducir las víctimas a cero, que también es el objetivo de la Unión Europea. La propia Unión Europea reconoce que va a ser difícil reducir a la mitad el número de víctimas de la Estrategia anterior, la de 2010-2026. Yo comentaba antes las estadísticas y la seguridad, que es nuestro principal activo, porque son nuestros clientes y nos tomamos muy en serio ese asunto. Hacemos cuantiosas inversiones en flota, en formación y tecnología. Promover el autobús es promover el transporte seguro y la seguridad vial es nuestro principal activo, como comentaba anteriormente. Este es un tema importante que creo que hay que destacar, y España está bien posicionada con la estrategia de la Unión Europea que aborda que la contratación pública precisamente debe velar por la seguridad vial, y anuncia que estudiará cómo poder introducir en la legislación de contratación pública de la Unión Europea el aspecto de la seguridad vial. En este sentido, la Confederación viene pidiendo reiteradamente a la Administración que en las licitaciones de transporte de las líneas de autobús se tenga en cuenta no solo el precio, sino que tiene que haber otros atributos mucho más importantes en el desarrollo del transporte. Las licitaciones deben ser equitativas y equilibradas, pero por encima del precio debe primarse, la sostenibilidad, desde el punto de vista social, medioambiental y económico, destacando siempre la seguridad, que para nosotros, como digo, es nuestro principal activo, la innovación y la calidad. También he de decir que la Comisión Europea está estudiando el tema de los profesionales en la propia Estrategia de 2021-2030. Es un asunto importante porque, como estaba diciendo, los perfiles de los conductores en autobús están variando a raíz de la introducción de las nuevas tecnologías o de las tecnologías que ya no son tan nuevas en el sector. Se está haciendo la transformación digital en el sector de transporte. Ya no es como antes, nos hemos convertido en un sector demandante de tecnología punta para la gestión de los servicios. Lo que está ocurriendo es que poco a poco el perfil del conductor de autobús va a ir cambiando, de ese papel que tenía de conductor puro y duro va a ir variando a responsabilidades de capacidad de reacción ante posibles imprevistos y el manejo de sistemas de tecnología. Esto va a venir a raíz del de la incorporación del vehículo autónomo. Ya tenemos pruebas piloto en España y varias compañías tienen vehículos autónomos en pruebas. Esto poco a poco va a hacer que las habilidades del conductor, las realidades cognitivas del conductor, vayan evolucionando.

También está el tema de la tasa de alcohol en sangre. La propia Comisión Europea en su política de seguridad vial 2021-2030 establece el bajar los límites de alcohol en sangre, especialmente para los conductores profesionales. Quiero decir que nosotros venimos pidiendo desde hace años que los conductores profesionales tengan tolerancia cero con respecto al alcohol. Así nos vamos a evitar eso de que si es una cerveza o cerveza y media. No, mire usted, es que un conductor profesional durante su actividad no puede probar el alcohol. Tolerancia cero en este sentido. Desde el sector lo estamos pidiendo y ya hay países de nuestro entorno que tienen implantadas tasas 00 de alcoholemia como son Lituania, Croacia, Alemania, Italia, Eslovenia, República Checa, Hungría, Rumanía y Eslovaquia; Austria tiene el 0,1 para los conductores profesionales y el 0,2 lo tienen Estonia, Polonia, Suecia, Bélgica, Chipre, Grecia, Irlanda, Luxemburgo, Portugal, Francia y Letonia. En España tenemos que hacer un esfuerzo por la tolerancia cero para los conductores profesionales.

Con respecto a Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030, he de decir que los datos del autobús hablan por sí solos. Se reducen al 50 % los fallecidos y heridos graves, pero la verdad es que nosotros estamos en ese camino, llevamos años en los que prácticamente no se produce ninguna víctima mortal en el sector. Pero bueno, como decía antes, impulsar un mayor uso de la del transporte colectivo contribuye a mejorar la seguridad.

En cuanto a, las prioridades de CONFEBU en materia de seguridad vial, puedo destacar varios puntos. Por un lado, está conocer el saldo de puntos de los conductores profesionales. Es verdad que ahora ya el proyecto de ley de tráfico y circulación de vehículos a motor y seguridad vial, que está en tramitación en las Cortes, va a permitir precisamente que las empresas puedan conocer el saldo de puntos, de forma

cve: DSCD-14-CO-359

especial de los conductores profesionales, porque es verdad que el control profesional puede estar próximo a la pérdida de puntos, o haberlos perdido y no comunicarlo a la empresa por miedo a perder su puesto de trabajo o a que la empresa le acabe apartando de sus funciones. La empresa es responsable y no puede hacer absolutamente nada porque no tiene conocimiento del saldo de puntos. Pero el texto que está aquí en las Cortes deja pendiente a un desarrollo legislativo posterior el que las empresas puedan conocer el saldo de puntos. Creo que habría que acotar en un plazo ese desarrollo legislativo posterior; si se ponen doce meses desde que la ley se publique en el Boletín Oficial del Estado, tendríamos ese tiempo para que las empresas cuanto antes puedan conocer el saldo de puntos. Y además creemos igualmente que, en cuanto al saldo de puntos, la Dirección General de Tráfico o la empresa deben tener conocimiento de si la Seguridad Social detecta alguna patología por la cual el conductor quede inhabilitado para conducir. Porque puede ser que el conductor haya hecho o haya pasado un examen médico, se le haya detectado una patología que le impida ser conductor, que le impida conducir vehículos, que se tiene que dedicar a otras funciones dentro de la empresa, y que no lo transmita a la empresa, quizá por miedo o porque no lo considere, y la empresa creo que también debe tener conocimiento de ello.

La tolerancia cero a la que yo me refería anteriormente es al alcohol y a las drogas para los conductores profesionales. La instalación de alcolocks creemos que es fundamental. La instalación de alcolocks en los vehículos matriculados a partir de una fecha no se puede implantar en toda la flota que está actualmente en vigor, pero los matriculados a partir de una fecha deben tener los alcolocks instalados y hacer su uso obligatorio, como ya han hecho también algunos Estados de la Unión Europea. En este sentido, Francia, Bélgica, Países Bajos, Dinamarca, Suecia, Polonia y Austria lo tienen ya implantado, y otros países como Irlanda, Lituania y Luxemburgo están trabajando en ello. Por tanto, la instalación sería obligatoria y también el uso obligatorio por parte de los conductores profesionales del alcoholob.

También pedimos o creemos que debe ser fundamental el hacer controles aleatorios de alcohol y drogas en las empresas a los conductores profesionales para detectar precisamente, y previamente, si algún profesional da positivo en cualquiera de los controles para, de alguna manera, tomar medidas preventivas y no esperar a que se produzca el accidente, por supuesto con todas las garantías de confidencialidad y de protección de datos para el profesional.

Igualmente creemos que, aparte de los controles aleatorios, por supuesto con una entidad independiente acreditada, como los comités profesionales, al igual que se hace en otras profesionales relacionadas con la conducción de vehículos, como son los ferrocarriles o las aeronaves, los conductores profesionales se tengan que someter a un control médico anual que precisamente no solo contenga pruebas de alcohol y drogas, sino también pruebas psicológicas. Porque esto lo hemos visto recientemente con el ferrocarril, y como decía lo tiene también la aviación.

Los cinturones de seguridad son un tema que en el transporte en autobús da mucha polémica. En este momento está la flota prácticamente al cien por cien con cinturones de dos puntos, y estamos abogando por la instalación de cinturones de seguridad de tres puntos en los autobuses, porque se ha demostrado que son mejores desde el punto de vista de la seguridad vial. Es verdad que no se pueden instalar en todos los vehículos porque tienen que ser construidos para ello, pero a partir de los matriculados a partir de ahora se pueden poner cinturones de tres puntos, es decir, que sea obligatoria la instalación de los de tres puntos.

Y una última medida o una penúltima medida que yo sé que podrá despertar un poco de controversia es precisamente, dadas las cifras de seguridad del autobús, dadas las características de los vehículos de transporte de viajeros por carretera, dadas las características de las infraestructuras, el elevar 10 kilómetros por hora la velocidad en autovías y autopistas, pasar de 100 a 110 kilómetros por hora la velocidad, lo que nos daría precisamente un elemento de competitividad y de captación de demanda para el sector, bajando de forma considerable los tiempos de viaje.

Y la última medida, que he dejado para el final, pero no por ello mucho menos importante, es la edad de acceso a la profesión.

Es verdad que el Real Decreto 971/2020 ha permitido bajarla hasta los dieciocho años, por supuesto con unos determinados supuestos y con unas restricciones, como debe ser, para que precisamente los jóvenes se vayan incorporando a la profesión de conductor, y cuando adquieran la edad de veintiuno ya puedan ampliar el radio de acción y conducir vehículos con pasajeros, pero entendemos que no puede quedar solo en esto, sino que esto debe estar englobado en algo más, como puede ser una formación profesional del conductor de autobús de vehículos de pasajeros, de forma que una persona con dieciséis años inicia una FP y con dieciocho años se puede insertar en el mercado laboral, porque hay una escasez

cve: DSCD-14-CO-359

importante de conductores, y esto contribuiría también a rejuvenecer el colectivo profesional de la conducción, en un sector además que tengo que decir que genera empleos estables. Las plantillas son muy estables y además es empleo de calidad.

Hasta aquí mi intervención. Quedo a disposición de todos ustedes. Quiero agradecer de nuevo la oferta de colaboración de Confebus con todos ustedes, y agradecer la invitación para ofrecer nuestra visión sobre la estrategia de seguridad vial.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias a usted, señor Barbadillo, por su intervención. Vamos a pasar a la intervención de los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Vasco, tiene la palabra la señora Gorospe.

La señora **GOROSPE ELEZCANO:** Gracias, presidente. Buenos días a todos. Buenos días, señor Barbadillo. Gracias por todas las explicaciones dadas, y estoy siguiendo a la vez que le escuchaba el guion y la documentación que usted nos ha enviado, y la verdad es que es muy completa, con propuestas que tendremos en cuenta, tanto a la hora de hacer propuestas en relación con la estrategia, que es el objeto de este grupo de trabajo, como en la tramitación del proyecto de ley al que usted se ha referido.

Quiero empezar por solidarizarme y mostrarle la solidaridad del Grupo Vasco con el sector, porque, efectivamente, somos conscientes de que es uno de los sectores económicos que desde el inicio de la pandemia ha sufrido con muchísima crudeza su impacto en toda la actividad, bien por el transporte escolar, bien por el turismo, bien por ese ocio de las personas mayores. Deseamos que cuanto antes se pueda remontar esta situación y que mientras tanto se vayan implementando medidas que probablemente en muchos casos les parecerán escasas, pero para poder resistir la situación.

Tengo dos preguntas o reflexiones que me gustaría compartir con usted. Dada esta situación, usted se ha referido a la estrategia europea, pero estamos ahora frente a la nueva estrategia en el Estado, ¿habría alguna medida que debería ponerse en marcha con carácter más o menos urgente o inmediato, aunque dada la situación del sector, ustedes pedirían que se moderara o modulara, ya que tendría un impacto económico también en el sector?

Y luego una de las propuestas que usted nos hace es la de la formación. En el apartado en el que se refiere a bajar la edad de acceso a la profesión de conductor menciona una vía de desarrollo y de vincular la formación profesional y los certificados profesionales a este ámbito. ¿Sabe si se está avanzando con las administraciones competentes en esta cuestión, se han dado pasos, le parece que son satisfactorios?

Y, por último, si ahora se está ahí, se está trabajando y se están tomando decisiones para poner en marcha una serie de fondos o para invertir una serie de fondos de Resiliencia hacia el sector, ¿habría algunos en concreto que de cara a la seguridad vial usted cree que deberían dirigirse?

Gracias

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señora Gorospe. A continuación, por el Grupo VOX, tiene la palabra el señor Utrilla.

El señor **UTRILLA CANO:** Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, señor Barbadillo, muchas gracias por su comparecencia y por la extensa y detallada presentación, la verdad es que repleta de sentido común todo lo que ha dicho usted. Evidentemente estamos prácticamente de acuerdo en su totalidad. Ha estado usted más que prudente y correcto en las afirmaciones, como no podía ser de otra manera la actitud de un compareciente en la sede de la soberanía nacional. Pero me va a permitir que yo diga cosas que estoy seguro de que a usted le hubiese gustado decir. Durante esta pandemia que nos ha castigado a todos de forma salvaje, no solo la vida de las personas, sino también la economía de autónomos, de pequeños empresarios, de trabajadores, está claro que ha sido terrible para todos, pero no nos ha castigado de forma homogénea ni en los territorios ni en los sectores, porque es evidente que las decisiones y la gestión de esta pandemia han influido absolutamente, e insisto, en los diferentes sectores y en las personas, en contra de lo que se nos quiere vender, que es una tabla rasa, que es cuando afecta a todos por igual, pero no es cierto. Ha quedado bien patente que depende mucho de la toma de decisiones para que afecte de una manera o de otra. Se nos quiere vender que España *is different,* que aquí en España tenemos una idiosincrasia particular, pero no, no es cierto. La verdad es que las decisiones aquí han sido desastrosas. Y por eso estamos donde estamos, a la cabeza de todo lo peor: de sanitarios infectados, de caída del PIB, de pérdida de empleos. Un ejemplo de estas decisiones ha sido su sector. No es que haya sido abandonado por este Gobierno,

cve: DSCD-14-CO-359

es que ha sido maltratado y yo diría que incluso maltratado por varias vías. La primera es que —ya se ha comentado— no ha habido ayudas. ¿Usted habla de ayudas directas? Nosotros nos referimos siempre a indemnizaciones, porque cuando a alguien se le prohíbe o no se le permite hacer su actividad económica, evidentemente los Gobiernos están obligados a indemnizarle por esa razón. Nuestro grupo parlamentario al principio de la pandemia presentó una iniciativa para que se pagasen todas las nóminas de los trabajadores de todas las empresas, aunque fuese un coste elevado y una importante carga para el Estado, pero era necesario para no hacer caer a esas empresas. Usted ha reclamado esas ayudas, y luego haré una pregunta concreta en este sentido.

Segundo, es una arbitrariedad la que ha habido en su sector, porque como bien sabe sí se ha permitido la actividad en el transporte aéreo y en el transporte ferroviario, mientras que el transporte en autobús no se ha permitido, teniendo en cuenta, además, que se ha demostrado claramente que es un transporte seguro en cuanto a lo sanitario, porque realmente no ha habido profesionales infectados o ha sido mínimo el número de ellos. Con lo cual esta sería otra de las razones fundamentales para haberle permitido operar, por supuesto con las medidas sanitarias que se exigen para tener la seguridad. A pesar de todo ello, a pesar de todo lo que usted ha dicho de que es un transporte público que es clave para el turismo, para las excursiones, para los traslados a los aeropuertos, a las estaciones, para los viajes, el transporte laboral, el escolar, el ocio, que usted ha destacado, las competiciones deportivas, los festejos locales, y la importancia de todo esto, debido a la capilaridad del sector, llega a todos los puntos de España, a pesar del medio ambiente y a pesar del número de empresas, más de dos mil empresas que ha comentado que están dentro del sector, y casi cien mil personas que trabajan en ellas…

El señor **PRESIDENTE:** Señor Utrilla, formule la pregunta, porque ya ha rebasado su tiempo.

El señor **UTRILLA CANO:** Pues voy a ello. Qué opina el sector respecto a esa iniciativa del proyecto de ley de tráfico de no rebasar en 20 kilómetros los adelantamientos en carreteras secundarias, que a nosotros nos parece un despropósito, porque interpretamos que va a aumentar el riesgo y la peligrosidad en los adelantamientos, sobre todo para vehículos de sus características, de los autobuses.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Utrilla, pregunte, por favor, no valore, porque su tiempo ha concluido.

El señor **UTRILLA CANO:** Sigo avanzando en las preguntas. ¿Cuál es su opinión respecto a esto? Otra pregunta, ¿qué opina usted respecto a la descongestión medioambiental y la peatonalización de las ciudades? Esa dualidad que hay. Se están peatonalizando muchas ciudades y no se está descongestionando, que a lo mejor sería lo mejor. Otra pregunta más. Usted ha reclamado ayudas directas. Concrétenos un poco qué ayudas entienden que serían las adecuadas para el sector, porque las ayudas directas que van a recibir serán bajo mínimos. Si tienen alguna concreción de las que podrían ser. Sabemos que están sufriendo muchísimo. ¿Tiene algún dato de cuántas empresas han podido caer o han perdido su actividad durante este proceso? Y ya la última, señor presidente. Acabo, aunque le haría muchas más preguntas, de verdad, pero sé que el tiempo es limitado. Se está hablando permanentemente de la reinvención del sector, de las pequeñas empresas para que se reinventen dentro del sector del autobús. ¿En qué consiste esa reinvención? Se repite una y otra vez, ¿pero realmente qué puede hacer una pequeña empresa de autobuses, que hay muchísimas de ellas, para poder reinventarse?

Nada más.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias. Por el Grupo Popular, señor Gamazo.

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

Señorías, señor Barbadillo, sea bienvenido a la Comisión de Seguridad Vial del Congreso, en esta XIV Legislatura. Quiero, en primer lugar, subrayar algo que ya ha comentado. El sector, su sector, el transporte de viajeros por carretera en España es un transporte seguro y vertebrador del territorio, de todo el territorio nacional, y el autobús es un medio de transporte seguro. Hemos podido leer en el guion que nos ha pasado que es veinte veces más seguro que el automóvil. Tan seguro es que en 2019 no hubo ningún fallecido, y el año pasado, según los datos de siniestralidad, a veinticuatro horas, de la DGT hubo un fallecido. Al respecto, ¿sabe dónde se produjo ese siniestro vial y cuál fue el motivo del mismo? Porque entre los datos del Gobierno, de momento no hemos podido comprobar esa información.

Su sector en 2019 nos ha comentado que representaba el 0,56 del PIB, unos 5680 millones de euros. Aglutinaba 3350 empresas que empleaban a 95 000 trabajadores. ¿Cuántos de esos trabajadores se

cve: DSCD-14-CO-359

encuentran en estos momentos en ERTE? Respecto al impacto del COVID que nos ha comentado, con la reducción drástica de los ingresos por las restricciones impuestas a la circulación en mayo del año pasado, aquí en el Congreso informaba que había acumulado el sector unas pérdidas de 1500 millones de facturación. ¿A cuánto ascienden en estos momentos las pérdidas tras más de trece meses de pandemia? También en esa comparecencia señaló que la recuperación de la demanda de viajeros no la preveían hasta enero de 2022. ¿Sigue manteniendo esa previsión o son más pesimistas? Todas las medidas necesarias y urgentes que su sector urgía poner en marcha en aquel entonces en mayo del año pasado, ¿fueron implementadas y tenidas en consideración? La octava de esas medidas era una campaña de comunicación en pro de impulsar el autobús. Lo ha comentado. Lo hemos leído en su guion. Al respecto, ¿qué le parece la campaña impulsada por el Gobierno? Esta campaña creemos que es un *marketing* abusivo al impulsar el AVE *low cost* con billetes a 7 euros, ¿cree que es oportuno en este momento que el Gobierno esté lanzando esa campaña en la situación en la que se encuentran?

Presentaron en marzo de este año un estudio. De ese estudio nos sorprendió que de 27 concesiones que estudiaban, la recaudación no cubría los costes básicos de 14. Y que en ninguna de las 27 concesiones cubrían los costes totales. ¿Cómo se puede sostener esa situación? Hoy nos acaba de comentar que las situaciones de solvencia de las empresas son muy críticas en estos momentos. Respecto a la reducción drástica de los flujos de caja de las empresas en el transporte discrecional y turístico de viajeros, ¿tiene cálculo de las empresas que no llegarán a superar la crisis? Porque nos ha comentado que las ayudas para compensar el déficit de los viajeros no llegan, que hay retrasos en los fondos del transporte urbano. Los alcaldes tuvieron que salir en marzo a pedir 1000 millones al Gobierno para cubrir esos déficits de la gestión del transporte público. En el informe de marzo que le comenté antes hablaba, entre sus debilidades, del tiempo del trayecto. Hablaba entonces de carriles, de más carriles VAO y de la velocidad. De esa exposición que nos ha expuesto, valga la redundancia, de incrementar en 10 kilómetros por hora la velocidad en autopistas y autovías de los autobuses de clase tres, esa propuesta, como todas las que nos ha propuesto entre las prioridades del punto octavo de su guion, ¿son enmiendas que van a presentar o que nos van a proponer para el proyecto de ley por el que se modifica el texto refundido? Y ya le avanzamos que este grupo parlamentario comparte con usted que no somos partidarios de los partidos y de este partido, lo hemos dicho en numerosas ocasiones, y que efectivamente había que acotar en el tiempo cuándo se deben poner esas medidas de control de los conductores profesionales. Respecto a los peajes, ¿comparte la política del Gobierno de establecer peajes en todas las autovías por el uso de las infraestructuras, y más en estos momentos en que se encuentra tan deprimido el sector por la pandemia?

Simplemente nos ponemos a su disposición para estudiar y valorar todas las propuestas y enmiendas que nos realice respecto al proyecto de ley de modificación de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial.

Compartimos como usted que hay que acotar y que hay que ser más claros y, por tanto, todo aquello que nos propongan lo estudiaremos, lo valoraremos. Y si coincidimos en el interés general, no tenga duda de que trataremos de impulsarlo.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Gamazo. Por el Grupo Socialista, la señora Araujo tiene la palabra.

La señora **ARAUJO MORALES:** Buenos días. Gracias, señor presidente. Gracias, señor Barbadillo, por su exposición, por la claridad de sus ideas y por aportar en positivo. Yo la verdad es que en algún momento he tenido que preguntar si estábamos en la Comisión de Seguridad Vial o estábamos en otra distinta. Entiendo que esta Comisión el espíritu que tiene es un espíritu constructivo, desde luego no destructivo. Lo digo porque ni creo que el epicentro de esta comparecencia sea analizar la crisis del COVID ni sus consecuencias, que evidentemente ha tenido un efecto directo sobre el sector, ni tampoco estamos en la Comisión de Movilidad, Transporte y Agenda Urbana como para contraponer unos transportes a otros, sino que yo preguntaría a sus señorías cuál es el transporte en el que suelen venir aquí a Madrid cuando se trasladan desde su domicilio. Lo digo porque han centrado prácticamente sus intervenciones en cuestiones que yo creo que no son las que nos traen aquí. Y la que nos trae es escuchar explicaciones como la que usted nos ha dado, entendiendo además que el sector del autobús es un sector vertebrador de la unidad de España. Usted lo ha dicho, no solo es un elemento de cohesión territorial, sino que también es un elemento generador de empleo, sabiendo todos las circunstancias en las que hemos vivido este último año, y que entiendo que las cifras han debido de ser muy malas no solo para este sector, sino

cve: DSCD-14-CO-359

en general, por toda la crisis económica que está viviendo el país a raíz del COVID-9. Sin ir más lejos la semana pasada el Gobierno de España anunciaba medidas de lucha contra la pandemia para que las entidades locales pudieran compensar la caída del transporte urbano, y abría un periodo de plazo de quince días, justo hasta anteayer, para que pudieran trasladar cuáles eran las necesidades que estos ayuntamientos habían tenido ante la caída del transporte urbano. Ojalá todas las medidas y el esfuerzo que está haciendo el Gobierno de España tengan la repercusión, como bien ha trasladado usted, en las comunidades autónomas y en los municipios con respecto a este sector, que como bien ha dicho ha sido tan, tan castigado, desde el sector turístico al Imserso, al transporte escolar, que prácticamente se suspendió y estábamos casi a cero, por lo tanto, yo creo que lo importante de tenerle aquí —y de ahí mi agradecimiento— es poder tener ese *feedback* de información sobre qué aportaría Confebus a esta estrategia de seguridad vial en la que esta Comisión, como digo, en positivo, está trabajando. Sabemos que la nueva tecnología es casi una obligatoriedad. Desde ya sabemos que Europa está pidiendo esta nueva tecnología a partir del año 2022 y para lo ya existente a partir del 2024. Me gustaría saber también cuál es en este caso su opinión, porque es cierto que además del transporte sostenible, en el que el objetivo es la reducción del CO_2, ha habido un cambio cualitativo en el sistema de frenado antibloqueo, en el control de tracción, en el servofreno, en el programa de estabilidad y limitadores, y todo eso ha sido yo creo una suma en positivo a la hora de tener datos como los que hemos comentado, que es lo que verdaderamente en esta Comisión deberíamos de trabajar: que las víctimas de tráfico sean cero. En el año 2019 pudimos tener ese resultado. En el 2020 no. Evidentemente, los datos demuestran que esa tecnología, aplicada también a la profesionalización que se ha hecho con los conductores, y el trabajo que se ha hecho por parte de las empresas en esa profesionalización, ha dado su fruto, pero sí estaría encantada de que nos pudiera hacer llegar a esta Comisión cuáles serían sus prioridades a la hora de poder incorporar en esta estrategia aquellas medidas que puedan redundar en esas víctimas cero que todos queremos, y por las que todos tenemos que pelear de la mano.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señora Araujo. Concluido este trámite, le damos la palabra de nuevo al señor Barbadillo. Cuando usted quiera.

El señor **PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS, CONFEBUS** (Barbadillo López): Gracias, presidente.

Trataré de contestar a todas las preguntas que me han realizado. Empezando por la señora Gorospe, del Grupo Vasco, agradezco la solidaridad con el sector. Éramos un sector viable y lo vamos a volver a ser. Tengo la total seguridad. Lo que pasa es que mientras esta situación dure, vamos a precisar de ayudas para la supervivencia. Yo agradezco su solidaridad con nosotros.

La formación es verdad que es una asignatura pendiente. Y ahora ya, precisamente con el cambio legislativo al que me refería en mi intervención, se permite bajar la edad de los futuros profesionales. Y ahora sí, es posible ya poder trabajar en certificados, en certificaciones de profesionalidad, pero en este momento todavía no se está trabajando en ello. Nosotros siempre tenemos algunos proyectos internos que le hemos hecho llegar a la Administración, pero estamos pendientes de que se impulse un cambio legislativo para, precisamente, poder tener una formación profesional de conductor profesional.

En cuanto a los fondos de recuperación y resiliencia es verdad que nosotros hemos elaborado dentro de Confebus el verano pasado un plan para el sector, que lo tenemos publicado en nuestra página web, y que precisamente abordaba cuatro aspectos fundamentales, cuatro líneas de trabajo desarrolladas en muchas actuaciones, y una era la transición ecológica del sector claramente. Es verdad que de esto se habla mucho, pero hay dificultades también de tecnología. Es decir, cuando hablamos del cambio de vehículos a otro tipo de energías que no sean las fósiles, hay dificultades. En el entorno urbano hoy por hoy, sí es posible ya, porque es viable el vehículo eléctrico. Pero fuera del entorno urbano no es posible un autobús interurbano eléctrico, porque no hay tecnología capaz de ello, por el tamaño de las baterías y por el consumo y la autonomía que necesita el vehículo. Se habla del hidrógeno para el medio y largo recorrido, pero bueno, todavía es una tecnología muy incipiente y está todo el mundo trabajando en ello. Hay muchas empresas del sector trabajando con empresas energéticas, con fabricantes de vehículos en pruebas y haciendo experimentos. Pero todavía no es una tecnología de la que podamos servirnos. Sí creemos que los fondos de Recuperación deben de servir para hacer ese cambio en los entornos urbanos al vehículo eléctrico, pero tiene que haber ayudas de verdad. Es decir, lo que no puede ser es que nos den unas cantidades muy pequeñas, cuando el vehículo cuesta el doble que uno de gasoil.

cve: DSCD-14-CO-359

Es decir, un vehículo eléctrico cuesta el doble que uno de gasoil. La ayuda o compensa la diferencia de precio entre un vehículo y otro o va a ser muy difícil en la situación además actual del sector, cómo han quedado, cómo van a quedar las cuentas de las compañías, poder acometer inversiones de este tipo. Es verdad que hay países de nuestro entorno, por ejemplo Alemania, que está electrificando sus flotas urbanas muy rápidamente, de forma acelerada. Pero porque realmente lo que está haciendo el Gobierno alemán es pagar la diferencia de un vehículo de gasoil a uno eléctrico. Entonces, sí haces la renovación, ya meto vehículos eléctricos. Luego hay que adaptar toda la infraestructura de la empresa. Es verdad que hay que meter todos los sistemas de recarga, más toda la gestión del vehículo eléctrico que nada tiene que ver con un vehículo diésel. Incluso la conducción hay que adaptarla a los conductores, también los perfiles a la nueva tecnología de transición ecológica.

La transformación digital es la otra línea de trabajo que el sector tiene prevista con los fondos de Recuperación y Resiliencia. Es verdad que el 5G va a desplegar un montón de aplicaciones que van a servir al transporte para mejorar la experiencia para el viajero: desde más información en los terminales móviles, sistemas de pago, conducción autónoma, todo lo que es la mejora que va a traer la digitalización del sector. Otra línea de trabajo era el empleo, clarísimamente, que trata de adaptar los perfiles tanto a la tecnología como a la transición ecológica. Y como última línea de trabajo nosotros planteábamos reforzar precisamente el servicio público del transporte colectivo en autobús, donde se desarrollaban una serie de líneas. Esto está presentado al Gobierno. La verdad es que ha sido acogido con muy buenos ojos y nos consta que en el Ministerio de Transportes, desde el Mitma, están trabajando en diferentes políticas para aplicar fondos de la Unión Europea, del Plan de recuperación al sector.

En cuanto al señor Utrilla, del Grupo Parlamentario VOX, en lo que se refiere a si somos un sector maltratado, esto es una crisis sanitaria que es verdad que no ha afectado a todos los sectores de igual forma. Nuestro sector ha sido muy castigado, como ha sido castigado principalmente todo lo que está relacionado con el mundo del viaje y el turismo. La verdad es que nosotros hemos sido uno de ellos. Hemos percibido ayudas, pero por la duración y la profundidad de la crisis no son suficientes. Nosotros no le llamamos ayudas, hablamos de compensaciones precisamente para paliar la situación generada por una crisis sanitaria. Además, son compensaciones que muchas veces se le tienen que dar a las administraciones, tanto autonómicas como locales, para que luego lo reviertan en el propio sector, porque lo que está ocurriendo ya es que está empezando a haber morosidad de las administraciones públicas que tienen relación con el sector, ¿por qué? Porque también tienen escasez de recursos y los están destinando a lo mejor a otras políticas. Pero las nóminas de los conductores hay que pagarlas todos los meses, el gasoil no te lo fían, hay que pagar al contado a la compañía petrolera, con lo cual va a haber un momento en que, si no hay liquidez en el sector, no se va a poder pagar la nómina o no se va a poder pagar al proveedor de combustible y se parará el servicio, pero no porque queramos nosotros, se va a parar porque no va a haber posibilidad de ponerlo en marcha. Esto está ocurriendo. No es general, pero empezamos a tener morosidad de algunas administraciones.

En relación con que al sector no se le ha permitido funcionar, el sector ha podido seguir trabajando. Es verdad que inicialmente, cuando empezó la crisis, desde algunas administraciones públicas se lanzaron mensajes negativos hacia el transporte colectivo. Parecía que usar el autobús era un sitio, un foco de contagio. Luego, los sistemas de ventilación de los vehículos que renuevan el aire cada tres minutos, más todos los protocolos de seguridad implantados por el sector, como la desinfección diaria de los vehículos, la utilización de mascarillas, han hecho el uso ya casi cotidiano del transporte en autobús, con unos aforos del 100 %. Pero cuando esto termine, sí que vamos a necesitar una campaña precisamente de imagen para ganarnos la confianza de los viajeros.

Por lo que se refiere a no rebasar la velocidad en 20 kilómetros en los adelantamientos, para nosotros lo que ha hecho la Dirección General de Tráfico es que ha igualado al transporte en autobús al resto de los turismos en cuanto a velocidades en las vías convencionales. En este sentido, ese adelantamiento que tenía que hacer un turismo a un autobús queda eliminado puesto que la velocidad es exactamente la misma para un turismo que para un autobús en vías convencionales.

En cuanto a la peatonalización de las ciudades, al final es promoción del transporte público, es la restricción del uso del vehículo particular en las ciudades en favor de más espacio para el peatón y el uso del transporte público. Con lo cual, nosotros, como comprenderán, entendemos que es casi positivo desde el punto de visto de la actividad.

En relación con las ayudas directas al sector, como decía antes, está el Real Decreto-ley 5 de este año que va a establecer ayudas directas para una serie de sectores, entre los cuales se encuentra el

cve: DSCD-14-CO-359

nuestro. Es verdad que la configuración podría haber sido de otra manera, pero lo que nosotros pedimos es que se agilice la tramitación para que las ayudas empiezan a fluir cuanto antes al sector. Es verdad que hay empresas de determinado tamaño para las que la ayuda máxima de 200 000 euros va a ser escasa o muy escasa, pero entendemos que cuanto antes lleguen, mejor que mejor. Luego hay otras ayudas que han sido distribuidas por administraciones para que vayan destinadas a pagar a sus proveedores de transporte, que algunas lo han utilizado para eso y otras no. En esa línea iba el fondo de 800 millones de euros del año pasado para financiar sus sistemas de transporte las comunidades autónomas, que estamos ya solicitando, porque este año 2021 la situación persiste y va a continuar durante todo el año y hace falta otro fondo de similares características; un fondo de transporte para las comunidades autónomas con carácter finalista —esta vez sí— para el transporte. También el urbano tenía un fondo, pero es verdad que estaba incluido dentro de otro real decreto, que era todo el tema de la financiación de las entidades locales, que decayó en el Congreso y, por tanto, toda esa financiación se vino abajo. Los Presupuestos Generales del Estado de este año establecían un nuevo fondo para financiar, pero claro, está enunciada pero no está consignada como tal la cuantía presupuestaria en los Presupuestos Generales del Estado. Se está trabajando ahora precisamente en habilitar esa cuantía de en torno a 400 millones de euros para financiar el entorno urbano, y estamos pidiendo que se agilice también esa tramitación para que el dinero llegue donde tiene que llegar cuanto antes por el problema que comentaba. Y luego están las concesiones del Ministerio de Transportes, que van a percibir una parte ahora y otra parte en octubre, pero es verdad que necesitamos otro real decreto que contemple las concesiones del Ministerio de Transportes para lo que queda de año, que no está contemplado en el real decreto.

En cuanto a las empresas que están más dedicadas a la parte turística, pues tienen las ayudas directas, como comentaba, del Real Decreto-ley 5/2021. Hay algunas comunidades autónomas que también han establecido alguna una ayuda directa para este tipo de empresas, como la Comunidad balear o la Comunidad Valenciana, Cataluña. Me consta que en Madrid iba a salir, pero por la situación política, pues se va a retrasar también. Al final se está haciendo también, desde el punto vista autonómico, algún tipo de ayudas directas.

Por lo que se refiere a la mortalidad empresarial, el registro del Ministerio de Transportes, que es el que para nosotros tiene la cifra, se va actualizando con una periodicidad que no es la real, en los datos que aparecen todavía aparece la misma cifra prácticamente que en el 2020, pero la estimación que nosotros tenemos es que un tercio del tejido productivo del sector va a desaparecer, porque no va a tener capacidad de sobrevivir, porque además hay que financiar la salida de la crisis y no va a haber recursos para ello; porque al principio vamos a tener que trabajar para un proveedor y probablemente no te pague a 30 días, te paga a 60, y tú vas a tener que financiar las nóminas, el gasoil, dar de alta coches que están dados de baja, los seguros, etcétera, etcétera, y eso va a hacer que muchas empresas no tengan capacidad financiera.

En cuanto a qué hacer en relación con la reinvención del sector, nosotros en ese plan de recuperación tenemos muchas ideas sobre que tiene que hacer el sector para evolucionar relacionadas con la digitalización y con la transición ecológica principalmente y todo lo que conlleva esos dos aspectos, y ahí tenemos multitud de medidas que pueden servir. Recientemente también, hace aproximadamente diez, días hemos presentado un trabajo con KPMG, que precisamente viene un poco a hablar del papel del autobús en la movilidad del futuro, qué papel vamos a jugar en esa movilidad, cómo está cambiando, cómo está evolucionando. Y también ahí se establecen medidas. El mapa concesional español es una de ellas. Tenemos un mapa concesional que es muy antiguo, es el mismo desde hace mucho tiempo. Ahora muchas comunidades autónomas están haciendo su mapa concesional, el Ministerio de Transportes está haciendo el suyo y lo que tenemos que hacer es que todos los mapas de alguna manera estén integrados en una propia red, que se perciba el transporte en autobús como una red, que toda la red esté integrada y que tengamos un sistema por ejemplo en los móviles en el que el viajero pueda de alguna manera sacar el billete origen-destino, aunque tenga que hacer los trasbordos, y no tenga que preocuparse de si lo hace esta compañía o la otra, y tener el precio, el tiempo de viaje, donde tengo que hacer el transbordo y poco más; es decir, percibir al final la red de transportes como una red en sí misma.

En lo que se refiere al señor Gamazo, pues sí, somos un sector vertebrador, como decía también en mi intervención. Llegamos donde no llega ningún otro modo de transporte, quitando los turismos. Llegamos a todos los rincones del país. Promocionamos también o contribuimos al desarrollo del turismo rural, porque es verdad que ahí o se va en turismo o en un autobús o no se puede ir muchas veces de otra

cve: DSCD-14-CO-359

manera. En cuanto al fallecido del año 2020, no le puedo decir concretamente donde fue. Puedo enterarme, pero ahora mismo no lo sé.

En cuanto a trabajadores en ERTE, pues es similar la cifra a la de mortalidad empresarial. Es decir, si estábamos hablando de que el sector estaba en 3100 empresas aproximadamente y en torno a 1000 empresas serán las que desaparezcan, en cuanto a trabajadores en ERTE estamos hablando de unos 30 000, es decir, alrededor de un tercio. Los ERTE han sido una gran ayuda. Somos uno de los sectores —como CNAE—que estamos también incluidos en los ERTE, y es necesario que se prolonguen hasta final de año para el sector, para cuando la actividad se inicie. En el año 2020 las pérdidas estimadas del sector, efectivamente, eran 1500 millones de euros, pero para el 2021 estimamos que serán en torno a los 2500 millones de euros de pérdidas de facturación para el sector. La salida va a depender mucho de las vacunas. Nosotros entendemos que la vacunación es la clave de todo esto. Esa sería la mejor ayuda para el sector, la vacuna, porque la única medida o la principal medida para frenar el avance del virus es la restricción de la movilidad, y los que nos dedicamos a la movilidad, poco podemos hacer si no se puede viajar, porque al final la actividad está muy muy restringida, sólo se puede viajar por unos motivos muy concretos y nosotros tenemos que seguir prestando el servicio para garantizar precisamente la movilidad de esas personas que no tienen otra forma de desplazarse. Eso está generando también una salida de tesorería y de caja de las empresas muy significativa. ¿Para cuándo volveremos a una actividad normal? Pues entendemos que cuanto antes estén las vacunas, mejor, pero poder volver a niveles de actividad normal como los que teníamos pre-COVID no será probablemente hasta el 2023. El 2022 será un año de iniciar el crecimiento. En cuanto a la campaña de impulso del autobús para recuperar la confianza de los viajeros es una necesidad cuando haya un porcentaje suficiente de población vacunada. Por lo que se refiere a las ayudas, ya me he referido a ellas anteriormente.

Por lo que se refiere a los carriles bus, para nosotros son fundamentales. Es una petición histórica del sector. Es verdad que tenemos aquí un ejemplo en Madrid, en la A-6, de un carril BUS-VAO, que es el paradigma de los carriles BUS-VAO, pero hoy en día es verdad que no es necesario una obra de infraestructura tan potente como la que se hizo entonces. Hoy en día hay tecnología y sobre la infraestructura existente, de los carriles que hay podemos reservar uno para el transporte público en horas punta tanto de entrada y salida de las ciudades. Hay un proyecto para la A-2 de entrada y salida de Madrid, que está basado en tecnología, y es reservar uno de los carriles que hay actualmente y balizarlo de color rojo y verde, en función de si está abierto o cerrado para los turismos o reservado solo para el transporte colectivo, y va a estar controlado con cámaras. Solo habría que hacer algunas pequeñas actuaciones para la incorporación de los autobuses en determinados cruces. El presupuesto para ese carril BUS-VAO sería de unos 18 millones de euros aproximadamente, con lo cual con una partida presupuestaria razonable se puede tener una mejora importante y un impulso decisivo de lo que es el transporte público, que además incrementa la seguridad y reduce los tiempos de viajes.

En cuanto a los peajes, no estamos de acuerdo con implantar peajes en las carreteras. No estamos de acuerdo. Nosotros entendemos que del transporte profesional se recauda suficiente por el impuesto sobre hidrocarburos. Del transporte profesional —en este caso estamos hablando de mercancías y viajeros— se recaudan más de 8000 millones de euros al año, cantidad más que suficiente, es más del presupuesto inversor del ministerio. Por tanto, entendemos que no es necesario cargar al transporte profesional de más costes para su desarrollo.

Por último, en lo que se refiere a la señora Araujo del Grupo Socialista, disculpe, pero me tuve que referir a la crisis porque es obligado por lo que estamos padeciendo. No es con ánimo de crítica, es simplemente poner en contexto la situación del sector. Es verdad que somos también, efectivamente, un sector vertebrador, como bien decía. Se está trabajando en las compensaciones para el transporte urbano, lo que pedimos es que, por favor, llegue el dinero cuanto antes porque hay escasez. Es decir, lo necesitamos como agua de mayo.

Se ha referido al transporte escolar y es una cosa que no había comentado en mi intervención. Habida cuenta de cómo está la situación, sería bueno o sería de gran ayuda para determinado tipo de empresas pequeñas y medianas, de un componente familiar, poder extender a lo mejor durante un curso o dos la vida útil del vehículo y que no haya que hacer renovaciones en este momento por la situación del sector. Quería hacer esta pequeña matización a raíz de que me lo ha comentado la señora Araujo.

En cuanto a las nuevas tecnologías, sí, son obligatorias. Los vehículos de transporte de pasajeros son los primeros que incorporan toda la tecnología en materia de seguridad que va saliendo al mercado, mucho antes que los vehículos de alta gama. Te lo dicen hasta los propios fabricantes, donde primero se

cve: DSCD-14-CO-359

implantan es en los autobuses y luego ya se van implantando en los turismos de alta gama y así sucesivamente se va escalando hasta los vehículos más populares.

En relación con los fondos de la Unión Europea, pues sí, efectivamente, nosotros entendemos que parte de los fondos deben de servir para acometer los retos que tenemos como sector, pero otra parte deberían contribuir o servir para paliar, en la medida de lo posible, la crisis que estamos pasando. Por eso hablábamos de reforzar el servicio público del autobús en uno de los capítulos de nuestro plan de recuperación. Es decir, poder destinar fondos a mejorar o compensar de alguna manera los daños sufridos por la crisis sanitaria.

En cuanto a las prioridades del sector para las víctimas cero por las que usted me preguntaba, eran un poco las propuestas que nosotros hacíamos en materia de seguridad de tolerancia cero en los conductores profesionales, la instalación obligatoria de los alcolocks en los vehículos, el uso obligatorio de los alcolocks en los vehículos, poder conocer el saldo de puntos de los profesionales, poder hacer controles aleatorios de alcohol y drogas en las empresas —por supuesto con todas las garantías para los profesionales—, que se tengan que someter a controles periódicos médicos no sólo de alcohol y drogas, sino también psicológicos y, en cuanto a infraestructuras, los BUS-VAO. No sé si me he dejado alguna de las que nosotros consideramos necesarias para mejorar la seguridad vial del sector.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchísimas gracias, señor Barbadillo, por su comparecencia, por su intervención, por sus contestaciones. Le agradecemos mucho que haya estado esta mañana con nosotros y hasta una próxima ocasión. **(Pausa).**

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE ASOCIACIONES DE TRANSPORTE DE ESPAÑA, FENADISMER (VILLAESCUSA IZQUIERDO). (Número de expediente 219/000446).

El señor **PRESIDENTE:** Le damos la bienvenida a don Julio Villaescusa, presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España, Fenadismer. Agradecemos su comparecencia y, sin ningún preámbulo, cuando usted quiera, señor Villaescusa, tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE ASOCIACIONES DE TRANSPORTE DE ESPAÑA, FENADISMER** (Villaescusa Izquierdo): Buenos días. Saludos para todos. Es un placer por mi parte poder tener esta oportunidad. Mi nombre, como dice el presidente, soy Julio Villaescusa. Soy presidente de Fenadismer, que es la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España. Es una federación que está compuesta por 47 asociaciones territoriales en todo el Estado español y tiene afiliados a más de 22 000 empresas de transporte. Fenadismer, a su vez, está en el Comité Nacional de Transporte por Carretera y en el Consejo Nacional de Transportes, que son los dos órganos de consulta de la Administración. Estamos representados en la UETR, que es la Organización Internacional de Asociaciones de Empresas de Transporte de la Unión Europea y que agrupa a más 240 000 empresas de transporte por carretera, de la que yo, a su vez, también soy presidente. La UETR, a su vez, está integrada en la SMI United, que es la entidad que representa a las empresas pequeñas y medianas de la Unión Europea. Estoy aquí porque se me pide que comparezca ante esta Comisión en relación con la seguridad vial.

La seguridad vial está en nuestro ADN. No puede ser de otra forma. Tener nuestro puesto de trabajo en las vías de circulación, en ello nos va la subsistencia de nuestras empresas, la vida de otros ciudadanos que nos importan, lógicamente, ciudadanos que transitan por las mismas vías, y nuestra propia vida. Es evidente que la seguridad total no existe, lo tenemos muy claro, pero hay muchos elementos que inciden en la seguridad: las condiciones de la vía, la climatología, los elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos y, fundamentalmente, las condiciones físicas y psíquicas de los conductores. El que los ratios de siniestralidad se hayan mejorado a lo largo del tiempo es positivo para todos los usuarios de las vías, pero este sector sigue soportando la cuota más alta de siniestralidad laboral en relación con cualquier otro del conjunto de todos los demás sectores. Es evidente que en los últimos años se ha producido una tendencia positiva histórica de reducción de la siniestralidad en el sector del transporte por carretera. Por tanto, el sector transporte también ha reducido su siniestralidad en los últimos veinte años, en sintonía con el resto de usuarios de la carretera. Tanto el número de fallecidos como heridos se han reducido. Así, conforme a los datos estadísticos anuales de la Dirección General de

cve: DSCD-14-CO-359

Tráfico, las conclusiones son que en el año 2000 tuvimos 398 muertos de nuestros profesionales y en el año 2019 se redujo a 113 muertos. Hay que tener en cuenta que todo ello en las primeras 24 horas después de haberse producido un siniestro. A su vez, en esos siniestros ocurre que, sin resultado de muerte, hay heridos hospitalizados, en el año 2000 fueron 1368 y en 2019 se redujo a 285. Si este resultado por sí solo es desolador, un solo muerto ya sería lamentable, a esta estadística hay que añadirle los siniestros que se producen en otras actividades que no son en labores de conducción y que este sector las sufre con mucha intensidad. Cuando llegó la pandemia derivada del COVID se invirtió esta tendencia con la complicidad de los poderes públicos, que, desde nuestro punto de vista, no protegieron suficientemente este desastre y la cosa se complicó todavía más. La crisis sanitaria ocasionada por la pandemia del COVID en toda la Unión Europea ha supuesto que el conjunto de la sociedad se haya podido dar cuenta del papel esencial que juega el sector del transporte por carretera para, incluso en esta situación excepcional, garantizar el abastecimiento de la población y el resto de actividades económicas. Con tal objetivo en la primera declaración del estado de alarma se dictaron diferentes normas tendentes a permitir e incentivar que los transportistas españoles incrementaran su actividad laboral y, entre otras —hay que recordar que los transportistas no tienen una jornada de 44 horas semanales, como establece el Estatuto de los Trabajadores para los demás colectivos, puesto que nosotros estamos sometidos al Reglamento 561 de la Unión Europea, que ya establece sólo de conducción 56 horas semanales—, se estableció la eliminación de las restricciones a la circulación de camiones en fines de semana y periodos festivos, así como el incremento de la regulación sobre los tiempos de conducción y descanso, ampliando las horas máximas de conducción permitidas para los conductores profesionales, pasando de 9 horas permitidas antes del estado de alarma a 11 horas diarias, esto es, más de un 20 % de incremento; así como la reducción de las horas de descanso mínimas exigidas, pasando de 11 horas diarias a 9, lo que supone más de un 20 % de reducción. Y además, se realizaron en peores condiciones de trabajo, con los aseos y las áreas de descanso de las gasolineras y centros de carga y descarga cerrados en la mayor parte de los casos, lo que se tradujo en un sobreesfuerzo y estrés acumulado en su labor diaria de la conducción y, como consecuencia, una reacción tremenda por parte de los profesionales por el maltrato que la sociedad le daba a personas que evidentemente dedican un esfuerzo muy especial y extraordinario al servicio de los demás. Conforme a la encuesta realizada en el mes de mayo del año pasado a más de mil conductores profesionales por la Fundación Española para la Seguridad Vial, Fesvial, la Universidad de Valencia y Fenasdimer, se obtuvieron como resultados más impactantes las siguientes cuestiones: el 84,1 % de los transportistas declararon no tener un sitio donde poder comer, dormir o descansar durante los desplazamientos; el 37,8 % percibieron en esta situación un mayor riesgo de sufrir un accidente de tráfico que antes de la pandemia; el 54,7 % de los conductores encuestados reconoció distraerse más y el 41,1 % sintió más fatiga y cansancio que antes de la pandemia mientras estaban en ruta; el 58,9 % tuvieron problemas de sueño y descanso, lo que repercutió en la atención al volante, y el 61 % reconoció haber cometido errores de conducción con frecuencia debido al cansancio, el estrés y la ansiedad que sufría. Ello trajo como consecuencia un impresionante incremento de la siniestralidad durante el primer periodo del estado de alarma. Desde el comienzo del año 2020 hasta el 14 de marzo falleció un conductor de camión o tráiler cada doce días y medio. Sin embargo, en el periodo de estado de alarma entre el 15 de marzo y el 28 de abril la ratio fue de un transportista muerto en carretera cada 3,7 días, es decir, tres veces más de lo que normalmente se venía produciendo en el tiempo anterior. En relación con el año pasado, la ratio durante el estado de alarma es casi el doble, ya que en 2019 fallecieron 53 conductores de camión pesado de más de 3500 kilos, uno cada siete días, de esta franja de vehículo o especialidad de vehículo. Por tipo de accidente, siete fueron por salida de vía, hubo un atropello y otro conductor murió en una colisión trasera y múltiple.

Es evidente que, con y sin pandemia, las normas que regulan la actividad del transporte por carretera van en sentido contrario a favorecer la mejora de la seguridad vial. De un lado, por la no exigencia de formación alguna en el transporte de vehículos ligeros, mayoritariamente conformado por conductores autónomos que son titulares de vehículo y conductores del mismo vehículo de su propiedad. Eso supone el 78,2 % de las empresas de este segmento de transporte que solo tiene un vehículo. Este subsector de transporte no cuenta en la actualidad con ninguna formación obligatoria exigida para desarrollar la actividad, tras la eliminación en 2013 del título de competencia profesional que se exigía hasta esa fecha a los titulares de esa categoría de vehículos de transporte, por lo que en la actualidad solo se precisa poseer el mismo permiso B exigido para conducir un vehículo turismo. De otro lado, por la eliminación del requisito de antigüedad máxima de los vehículos de transporte pesado y también de transporte ligero. Hay

cve: DSCD-14-CO-359

que tener en cuenta que el pasado mes de septiembre el Tribunal Supremo dictó sentencia por la que estima el recurso promovido en su día por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia contra el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, ROTT, asumiendo los argumentos defendidos por este organismo, que considera injustificada y desproporcionada la exigencia de una antigüedad máxima de los vehículos de transporte para quienes pretenden acceder por primera vez al sector de transporte público de mercancías por carretera. Ello supone que quien quiere acceder al sector podrá hacerlo con cualquier vehículo de transporte, sea cual sea la antigüedad del mismo, rompiendo de este modo con la política promovida desde la Administración de Transportes en las últimas dos décadas, que establecía la exigencia normativa de que las personas que quisieran acceder al sector por primera vez debieran hacerlo con un vehículo que no superara una determinada antigüedad para, de este modo, contribuir al rejuvenecimiento de la flota de transporte por su incuestionable beneficio para la mejora del medio ambiente y de la siniestralidad.

El objetivo de rejuvenecimiento de la flota de transporte no solo se exige a los que acceden por primera vez al transporte por carretera, sino que también se exige a las empresas transportistas que ya operan en el sector, ya que el propio reglamento requiere que tanto la sustitución de los vehículos como la ampliación de flota deberá hacerse con vehículos cuya edad sea inferior a la antigüedad media de la flota de vehículos que actualmente posee. Esta exigencia de acceder con vehículos nuevos al sector del transporte por carretera, en el caso de los que acceden por primera vez, y de incorporar vehículos más nuevos que los que ya poseían, en el caso de los que ya operan en el sector, ha permitido durante estos años contribuir a que la flota española de transporte de mercancías haya presentado unas ratios de antigüedad muy aceptables, contribuyendo de este modo a los objetivos medioambientales y de seguridad vial. Así, en el año 2007, la edad media quedó establecida en 4,7 años para las cabezas tractoras, 5,9 para los vehículos rígidos y 7,3 para los vehículos ligeros. Lamentablemente, la crisis económica tan fuerte que sufrió nuestro país a partir de 2008 afectó también de forma importante a este sector, lo que impidió renovar la flota en esos años, afectando negativamente a la edad media de la que disfrutaba hasta el año 2014, en que se invirtió la tendencia. Hay que tener en cuenta que somos el segundo país, después de Grecia, con el parque de transporte más antiguo de la Unión Europea. Desde el punto de vista de la seguridad vial, la menor edad de un vehículo influye positivamente en la mejora de la seguridad vial. En el último informe publicado por la Dirección General de Tráfico sobre la siniestralidad vial en España —Las principales cifras de la siniestralidad vial en 2019 era el título— la antigüedad de un vehículo supone claramente un factor de riesgo al carecer este de los sistemas y equipamientos de seguridad implantado recientemente, además de los problemas derivados de su uso. En las vías interurbanas, en el año 2018, el tipo de vehículo que presta mayores índices de siniestralidad por el número de fallecidos en relación con su antigüedad media es el camión de hasta 3500 kilos, alcanzando una edad media de 14,7 años; seguido del turismo, con 13,7 años; de la furgoneta, con 13 años, y del camión de más de 3500 kilos, con 9,8 años de media.

De hecho, los vehículos de más de seis años de antigüedad participan en más de un 82 % en los accidentes causados por vehículos de hasta 3500 kilos y en el 65 % en el caso de los vehículos de más de 3500 kilos. Sin embargo, pese a las reiteradas exigencias de la totalidad de las asociaciones del sector, el Ministerio de Transportes, para restablecer un requisito similar por sus indudables ventajas tanto desde el punto de vista medioambiental, como de seguridad vial y de ordenación del sector, ha venido rechazando la posibilidad, optando por un mercado ultraliberado y sin ningún control. Además, esta problemática de las labores de carga y descarga de las mercancías a que se ven obligados los transportistas al llegar a los centros de carga y descarga ocasiona una mayor fatiga, incidiendo negativamente en la seguridad vial, sin que la Administración hasta ahora haya regulado adecuadamente esta cuestión. La propia actividad de conducción comporta ya en sí misma para el conductor una serie de riesgos para su salud que precisan de la adopción de determinadas medidas preventivas para la reducción o mitigación, entre otras, de largas horas de conducción sedentaria en la cabina de un vehículo que, desde el punto de vista preventivo, exigen mayor descanso y, al mismo tiempo, un mínimo de ejercicio físico para evitar, por ejemplo, problemas lumbares, de circulación de las piernas y otro tipo de patologías; la conducción nocturna, que exige un rigor en los tiempos de sueño y en las comidas, y la conciliación con horarios ya de por sí exigentes, que inducen a problemas de estrés. Así pues, es desaconsejable para estos trabajadores de la carretera cuya jornada de trabajo ya es de por si prolongada, el sobreesfuerzo físico que exige el desarrollo de las tareas de carga y descarga de las mercancías que se ven obligados a asumir al llegar a los centros y plataformas logísticas de carga, ya que, lamentablemente, la legislación en materia de transporte por

cve: DSCD-14-CO-359

carretera así lo posibilita. A estos efectos cabe citar el informe estadístico realizado en su día por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo sobre accidentes y riesgos específicos en la actividad de carga y descarga realizado por los conductores de camión, que se basa en los resultados de los partes de baja correspondientes al año 2004, que aportaba datos muy relevantes, como que del total de accidentes de trabajo, el 35 % correspondía a accidentes relacionados con las labores de carga y descarga.

Asimismo, cabe citar la encuesta sobre salud y condiciones de trabajo del sector de transporte por carretera, que se realizó por el Instituto de Salud Carlos III en el año 2005, a mil conductores profesionales, el cual ponía de relieve que la actividad de carga y descarga era considerada molesta en el 54 % de los encuestados, así como que el último accidente lo habían tenido en un 23 % de los casos durante las labores de carga y descarga. Por su parte, el Ministerio de Transportes, en el año 2006, llevó a cabo el estudio denominado Análisis de los riesgos derivados de las operaciones de carga y descarga en el transporte por carretera, sobre la base de una encuesta realizada a 2200 empresas de transporte de toda España, del cual se podía extraer como principales conclusiones las siguientes: el 69,7 % de los encuestados incluyen como norma la realización de la carga y descarga en sus servicios habituales de transporte y el 24,2 % de los transportistas estudiados manifestaron que han tenido accidentalidad en las operaciones de carga y descarga. Las razones de los accidentes sufridos por la carga y descarga correspondieron en mayor proporción a la caída de la mercancía —un 33,4 %—, seguido de los accidentes sufridos con la maquinaria utilizada para realizar tales labores —un 27,5—, y de la carga y el peso excesivo —un 15 %—. En el 40 % de los casos, los accidentes sufridos durante la carga y descarga implicaron baja laboral.

Por todo ello, Fenadismer, como el resto de asociaciones del sector, hemos venido históricamente demandando a las administraciones públicas competentes que se regulara la limitación de la participación de los conductores profesionales del transporte de mercancías en vehículos pesados en la realización de actividades de carga y descarga. ¿Ha cambiado algo la realización de estas labores de carga y descarga con el COVID? Pues, precisamente por la necesidad de garantizar el abastecimiento de bienes a la población y al resto de actividades económicas, es fundamental velar prioritariamente por la preservación de la salud de los conductores, ya que en el desarrollo de su actividad, son agentes o vectores de infección, al mismo tiempo que de transmisión de alto riesgo, por su alta movilidad.

El contagio del COVID se ha producido, fundamentalmente, en las plataformas de centros de carga y descarga, y hay que tener en cuenta que si su ya de por sí condición de trabajadores extraordinariamente móviles les convierte en trabajadores de riesgo por el COVID, esta se agrava enormemente si se ven obligados a bajar de la cabina del camión, a interrelacionarse con trabajadores de otras empresas de diferentes centros de trabajo durante la misma jornada o la misma semana, con quienes es difícil, en muchos casos, preservar la distancia de seguridad. Hay que tener en cuenta que el efecto burbuja en este tipo de trabajo es poco menos que imposible.

Otro factor de riesgo para la salud de los conductores es el manejo de equipos de trabajo, incluso de medios de protección que no son propios y que, por tanto, también manejan trabajadores de otras empresas, desconociendo la necesaria limpieza y desinfección de los mismos.

Lamentablemente, pese a las recomendaciones de la Comisión Europea en su momento para que no se obligara a los transportistas a tener que realizar esas tareas, el Ministerio de Transportes rechazó la posibilidad de limitarlo durante la pandemia. De hecho, a un representante de la principal asociación de cargadores, que son nuestros usuarios, se le escapó reconocer públicamente en una convención que, al realizar estas labores los conductores, sus empresas se ahorran más de 2000 millones de euros al año. La consecuencia de ello es que, entre las conclusiones extraídas de la encuesta antes señalada, realizada conjuntamente por la Universidad de Valencia y la Fundación Española de Seguridad Vial y Fenadismer, sobre el impacto del COVID en los conductores profesionales, se señalaba, en relación con las tareas de carga y descarga de mercancías, que el 54 % de los conductores profesionales se había visto obligado a hacer dichas tareas sin ninguna ayuda durante la crisis sanitaria y que el 83 % de ellos tenía miedo de contagiar a su familia y allegados por los viajes que hacen y las mercancías que transportan.

En cualquier caso, no olvidemos que se trata de un colectivo que vive 24 horas cada día, tanto si hace frío o calor, en la cabina de un camión o, lo que es lo mismo, en un habitáculo o celda de unos tres metros cúbicos, donde realizan una vida a muchísimos kilómetros de sus casas y, por tanto, de sus familias y relaciones sociales. Eso lo hacen durante muchos días o semanas, que en el caso de los transportes internacionales son, incluso, bastantes meses. Además, este sector soporta las restricciones a la

cve: DSCD-14-CO-359

circulación de camiones durante los festivos y fines de semana, que impiden que los transportistas puedan llegar a sus domicilios, incluso en horas de baja o nula circulación por esas vías, que pueden ser ocupadas por el resto de los ciudadanos en cualquier momento, y que, pudiendo estar cada día con sus familias, aprovechan los fines de semana, lógicamente, para sus desplazamientos vacacionales. Los transportistas están sometidos a una formación obligatoria: al permiso de conducir de la categoría correspondiente al vehículo que conducen; al CAP, el certificado de aptitud profesional, y al ADR, el acuerdo para regular el transporte de mercancías peligrosas, que, además, tienen que renovar cada cinco años. Tienen que soportar una gran responsabilidad y dedicación, soportan un gran riesgo, la tutela permanente de su camión y de la mercancía que transportan. Sufren un desarraigo familiar muy fuerte y tienen una remuneración muy baja, la más baja de todos los sectores, resultado de un trabajo poco o nada atractivo, por lo que los puestos de trabajo se cubren con personas o muy vocacionales o de difícil acoplamiento en otros sectores de actividad. El desarraigo, la soledad y el estrés permanente al que están sometidos les obliga a ser personas muy fuertes y sufridas en comparación con las demás profesiones, pero es inevitable sufrir los daños físicos y psíquicos con más virulencia que en cualquier otro trabajo. Ello repercute, lógicamente, en la seguridad vial de este colectivo y en el resto de usuarios de las vías públicas de circulación.

Muchas gracias por escucharme. Les agradezco su atención y el respeto y consideración que me prestan a mí y, sobre todo, al colectivo que represento, al convocarme a esta comparecencia. Como es lógico, me someto a las preguntas que ustedes consideren oportunas.

Muchas gracias.

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

Damos paso a la intervención de los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Vasco, la señora Gorospe.

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

Le doy las gracias por las explicaciones dadas. También le agradezco la información que nos ha enviado, aunque, en su intervención, al final ha incluido algunas variaciones, por lo que, si nos la envía, se lo agradeceremos. También quiero mostrar la solidaridad de nuestro grupo, del Grupo Vasco, con el colectivo al que representa, que ha sido el colectivo que ha estado en las carreteras, de un sitio para otro, y en muchos casos con esa percepción —no solo percepción, sino realidad— de asumir riesgos para su salud.

Solo quiero poner el acento en un aspecto que el compareciente anterior también ha abordado, que es la formación**.** Usted estaba diciendo que esa formación que existía hace unos años de la competencia profesional exigida desapareció y que eso estaba teniendo incidencia y consecuencias en el tráfico y en el ámbito de la seguridad vial. Será algo que tendremos en cuenta y no solo en el ámbito de la estrategia sino con otras leyes que se están abordando, donde hay un escenario de reconocimiento de certificaciones profesionales y de la vía de la formación profesional. No sé si tienen propuestas concretas, le preguntaba también sobre este tema al anterior compareciente. Nos gustaría saber si podemos colaborar y contribuir en algo con ustedes.

Gracias.

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

Por el Grupo VOX, tiene la palabra el señor Alcaraz.

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

Muchísimas gracias, señor Villaescusa. Vaya por delante mi agradecimiento en nombre del Grupo VOX a todos y a cada uno de los miembros que usted representa en el sector, porque hay que reconocer que si los sanitarios y los ciudadanos hemos tenidos productos sanitarios y alimentos en los supermercados ha sido gracias al sacrificio de ustedes. Sacrificio que ha reflejado usted precisamente en esas cifras que ha dado y que son estremecedoras, ya que es estremecedor ver que ha habido tres veces más muertes por parte del sector durante los primeros meses de la pandemia y el doble durante el ejercicio del año 2020 y todo ello relacionado con condiciones físicas y psíquicas de fatiga, como bien ha relatado usted en su exposición y como nos ha trasladado en el documento. Condiciones físicas que vienen agudizadas por verse sometidos a un sobreesfuerzo, al incumplimiento de las normas sanitarias, al desconcierto, etcétera. De hecho su exposición y el documento que usted nos ha trasladado prácticamente son casi un resumen

cve: DSCD-14-CO-359

de todas y cada una de las iniciativas que desde nuestro grupo hemos expuesto a este Gobierno desde el primer día. Lamentablemente, la mayoría de esas medidas han caído en saco roto y de hecho usted así lo ha evidenciado.

Voy a ser muy breve y le haré dos o tres preguntas solamente. La primera es si considera que se está ayudando realmente al sector en crisis, sobre todo a la hora de renovar ese parque móvil que está tan envejecido, especialmente las furgonetas, donde tenemos más de once años de media de antigüedad en el sector. Ya sabemos que la mayoría de ellos son autónomos, como ha dicho casi el 80 %, y conocemos las limitaciones económicas que tienen las familias a la hora de cambiar de vehículo y que deberían verse ayudadas por la Administración. ¿Usted cree que la Administración está haciendo lo suficiente para facilitar ese cambio del parque móvil, que además incide directamente en la seguridad de los ciudadanos?

Una segunda pregunta. Usted sabe que se está llevando a cabo la reforma de la Ley de Tráfico. Mi grupo queda a su disposición y a la espera de que ustedes nos puedan hacer alguna propuesta para enmiendas, porque creemos que el texto está bien pero hay muchas cosas que tienen que enmendarse. Existen asuntos que hay que mejorar como, por ejemplo —ya lo hemos comentado esta mañana—, en el adelantamiento en las vías de doble sentido a un camión que va a 80 kilómetros/hora, ya que un vehículo no puede adelantar más que a 90 kilómetros/hora. Eso aumenta tres veces tanto el recorrido como el tiempo, poniendo en peligro tanto al vehículo que adelanta como al propio camionero. Quería saber también su opinión precisamente sobre esa norma, ya que está generando muchísima polémica a raíz de todos los informes realizados por todos los expertos de seguridad vial.

Muchísimas gracias por su comparecencia.

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

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Mateu.

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

Muchas gracias, señor Villaescusa. Buenos días y bienvenido. Gracias por su magnífica intervención. Es un honor tener entre nosotros a un ilustre moteño que ha ejercido de transportista durante más de cuarenta años y que además ha sido pionero en la fundación de asociaciones en defensa siempre del interés del transporte de mercancías por carretera, como fue Tradiscu, en Cuenca, y luego en el año 1977, en Fenadismer, que usted brillantemente preside. Asimismo, como reconocimiento de sus méritos, como bien nos ha dicho, preside la UETR ya como organismo internacional que agrupa una cantidad ingente de empresas de transportes. Es tan ingente el campo de cuestiones que se pueden plantear en el ejercicio de la actividad del transporte por mercancías por carretera, que trataré de sintetizar.

Lo primero que quiero hacer es agradecerle la actuación que han tenido ustedes en el *affaire,* en el contencioso sobre la reducción de los tiempos para el paso de la ITV en más de seis millones de vehículos. Su actuación ha sido meritoria, ya que el auto del Tribunal Supremo, que se publicó el 30 de diciembre, estimó que no contribuía a la seguridad vial para nada ese acortamientos de los periodos de inspecciones, sino que únicamente generaba conflictos administrativos y económicos al ciudadano que tenía que pasarlo porque eran dos cargas administrativas. Además, ha conseguido dos resoluciones a favor del Defensor del Pueblo en ese sentido, que vuelve a insistir en que, como no se les hace caso, lo planteará de nuevo en el próximo informe que presente en el Congreso de los Diputados.

Le voy a hacer rápidamente una serie de preguntas. ¿Qué opinión tienen ustedes sobre el real decreto para la prestación de asistencia en carretera —novedad existente actualmente—? ¿Qué relaciones siguen manteniendo ustedes con el fiscal de Seguridad Vial a efectos de mejorar condiciones o iniciativas en tratamientos de conductas atípicas o tipificadas como delito en el Código Penal? ¿Qué papel se les ha dado o se les puede dar, o quieren que se les dé, en el proyecto de ley por el que se modifica el texto refundido de la Ley sobre el tráfico y circulación de vehículos a motor y seguridad vial? Quisiera saber su opinión sobre cuál ha sido la actitud del Gobierno de España frente a ese embolsamiento de camiones que hubo en el mes de diciembre cuando se cerraron las fronteras francesas y también ese embolsamiento de camiones durante el temporal Filomena. ¿Usted cree que el embolsamiento de los camiones contribuye a la mejora de la seguridad vial?

Seguimos. ¿Cómo ven ustedes ese desequilibrio a efectos de seguridad vial, de esa magnitud tan diferencial que existe entre el transporte de mercancías por carretera, cerca de un 25 %, sobre el transporte de mercancías por ferrocarril, una cantidad ínfima? Cuál es la eficacia y cuál es su idea al respecto. Sobre medidas de la COVID se lo iba a preguntar, aunque usted ya lo ha dicho todo de una manera magnífica.

cve: DSCD-14-CO-359

Agradezco al profesor Montoro que dirigiera el informe sobre Seguridad Vial patrocinado por la Universidad de Valencia y por Fesvial. Para mí han sido definitivas las páginas 15 a 19.

Fiscalidad del sector del transporte, que redunda evidentemente en la educación vial y en seguridad vial. Ya vemos qué normas ha habido. Se mantiene el régimen de módulos y no se ha subido el impuesto sobre hidrocarburos —los 3,9 céntimos de euros—, con lo cual quería saber su opinión. Por otra parte, ¿son suficientes los 9100 guardias civiles de la dotación de Tráfico para controlar el que todo el mundo vaya por donde tiene que ir y se atenga a la legalidad?

Infraestructuras, muy importante. ¿Qué opina usted de la nueva ley ambiental para que se pague por el uso en las carreteras cuando más de 8000 millones de euros se recaudan por el impuesto sobre hidrocarburos? Señales, ¿las fijas o las móviles que son más visibles?

Antigüedad del parque automovilístico, usted ya lo ha relatado. ¿Usted cree que para mejorar este tema es necesaria la creación de una agencia de seguridad vial, dada la transversalidad de cuestiones que tiene la agencia en materia de tráfico?

Por último, alcohol y drogas. Hay que reforzar los controles, hay que promocionar las intervenciones para controlar la salud física y psíquica de los empleados del sector del transporte. Luego hay un tema muy importante: salud visual de los profesionales del sector. ¿Qué ideas nos dan ustedes?

Señor presidente, muchas gracias por la gentileza que ha tenido con el tiempo.

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

Por el Grupo Socialista, señor López.

El señor **LÓPEZ CANO:** Buenas tardes. En primer lugar, creo que procede por parte del Grupo Socialista darle las gracias a usted por estar hoy aquí para darnos su perspectiva y también por todas las iniciativas que llevan a cabo. Durante los primeros meses de la pandemia, como ha relatado usted y como todos vimos, se produjo un consumo brutal y excesivo que obligó a un relajamiento de ciertas medidas para poder garantizar el suministro de mercancías básicas y todo eso afectó, como ha relatado también, porque cuando los datos son objetivos son poco objetables. Quiero pensar que será algo muy circunstancial, aunque hay que lamentar ese incremento de la siniestralidad y de la mortalidad.

Con el tema de la limitación de la edad de los vehículos de menos de 3500 kilogramos que tienen la consideración de vehículos ligeros, la normativa se estableció para que fuera de cinco meses, pero fue el Tribunal Supremo el que echó para atrás esto, en consonancia con la política europea común de liberalización del sector, ya que los datos nos dicen que tiene una repercusión en la seguridad. Le quería preguntar si usted conoce otros mecanismos para poder rebajar esa edad de los vehículos. No sé si podría ser incentivar o subvencionar de alguna forma la renovación de flotas para poder rebajar esa edad, porque está demostrado que cuanta menor edad tenga la edad media de los vehículos, menor siniestralidad.

Como respecto a los tiempos de conducción, y como ha sido algo muy circunstancial, quería preguntarle por el tema de la carga y descarga. ¿Cómo se tendrían que implicar los propios conductores en ese trabajo de carga y descarga? Yo reconozco que no había caído en esa cuestión hasta que leímos sobre ese tema. ¿Qué es lo que se puede hacer? ¿Qué propone usted que se puede hacer? Porque eso no tiene que ver con la seguridad vial en un sentido estricto, pero sí tiene una repercusión en la seguridad vial. Con respecto a este tema, ¿qué se podría hacer para evitar ese sobresfuerzo importante que hay en el trabajo de conducción para evitar esa mayor fatiga a esos profesionales que se ocupan del ámbito del sector transporte?

Gracias.

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

Señor Villaescusa, tiene la palabra para contestar y añadir lo que usted considere conveniente.

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE ASOCIACIONES DE TRANSPORTE DE ESPAÑA, FENADISMER** (Villaescusa Izquierdo): El número de preguntas daría para toda la mañana, pero voy a intentar ser breve y conciso, puesto que algunas simplemente se contestan de una forma rapidísima, con un sí o con un no.

La señora diputada me ha preguntado sobre la formación, sobre cómo se podría solucionar o qué se podría hacer. Pues evidentemente se podría volver a donde estábamos, muchas veces se cambian las cosas pero para empeorarlas, es sorprendente, desde la Unión Europea y desde el Estado español.

cve: DSCD-14-CO-359

Las organizaciones profesionales y empresariales nos desgañitamos en decir que era un disparate, que no tenía sentido, que era un retroceso la no exigencia de la formación, que no se justifica para nada en absoluto cuando ya estaba normalizada, asumida y establecida. A santo de qué se tiene que liberar una situación que todo el mundo tenía ya interiorizada. Esta es una propuesta concreta: que se vuelva a donde estábamos, que allí estábamos correctamente.

¿Se está ayudando al sector para renovar al parque? No. Así, sencillamente. No se está ayudando para renovar el parque, es irrelevante. No hay nada que desde las empresas de transporte entendamos que justifica o haga posible que se pueda utilizar alguna ayuda, algún tipo de consideración administrativa de cualquier tipo, para nada en absoluto.

Mantenemos nuestra disposición para colaborar en la Ley de Tráfico que está en ciernes. Desde luego, por nuestra parte pasaremos el escrito correspondiente y por supuesto que estamos en esa línea de intentar ayudar.

Señor Alcaraz, lo de las ITV fue tremendo. Es ahí donde se vio claramente el interés de las áreas de servicio dedicadas a pasar la ITV, que son unos *lobbies* potentísimos y que fueron capaces de establecer y convencer a la Administración para que en ese momento hiciese algo que era totalmente contradictorio. Quien no había tenido pérdidas, quien no había estado precisamente dando el servicio que dábamos nosotros, de alguna forma se beneficiaba que tuviésemos que volver a picar billete, a pasar otra vez por la ITV, aunque los vehículos hubiesen estado parados o estuviesen sometidos a la exención que el estado de alarma les propiciaba, al igual que a todos los demás. Eso se hacía con el fin de que las ITV no perdieran, y no solo que no perdieran, sino que sin haber pasado la ITV en muy pocos días, volvían otra a vez a pasarla, y prácticamente sin hacer el trabajo tenían muchos más ingresos. Por decirlo de una forma burda y rápida.

¿Qué relación tenemos con el fiscal de Seguridad Vial? Buenísima. Somos amigos, estamos en la Fundación Fesvial, él forma parte de ella y es patrono también como yo. Tenemos una relación personal y coincidimos plenamente en su posición siempre que las cosas se hagan con mesura, aunque a veces la mano dura hace falta aplicarla. Lamentablemente eso implica que se le aplica precisamente al más sufridor, al que sufre unas consecuencias que no tiene más remedio que llevarle a que actúe de determinada manera y después haya que aplicarle la legalidad con toda su extensión como corresponde. Nosotros somos conscientes de eso. Por un lado, nos duele enormemente, y por otro, entendemos que eso es lo correcto y es lo que hay que hacer.

¿Qué pensamos de los embolsamientos? Pues que ha sido, es y será una vergüenza, así clara y llanamente. ¿Por qué es una vergüenza? Porque los conductores, los profesionales que están a bordo de los vehículos, no son la rueda de repuesto, no son un elemento más mecánico del vehículo, son personas. Me refiero a las cuitas políticas y las situaciones que se puedan producir, como la que ocurrió en este caso en el asunto del *brexit* y todo lo que ello supuso. Parece que siempre estamos ahí en la carretera como moneda de cambio fácil, para servir de chantaje, para que se ceda a determinadas situaciones, pero aunque fuese así, lo soportaríamos si se tuviese la deferencia de tener la humanidad de entender que hay personas que necesitan servicios y atenciones. En ese tipo de embolsamientos, como los que se producen por climatología o por cualquier otra razón, lo hemos dicho también antes, cuando un transportista tiene que estar en la cuneta aparcado o en el área de servicio y ve cómo los demás van a la playa y él no puede llegar a su casa, hay que entender el cuerpo que se le queda, bastante molesto. Y mucho más, si además tampoco lo puede hacer luego a las tres de la mañana cuando la carretera está vacía y tiene que seguir allí sin poderse marchar a su casa, cuando ya la carretera está totalmente limpia. Claro que lo vemos mal, hace falta prestarle más atención a cuestiones que probablemente en la gran política puede parecer que tienen poca importancia, pero a mucha gente, y sobre todo a los más sufridores, les hace mucho daño y además se produce luego mucha desafección.

El desequilibrio entre el ferrocarril y la carretera es tremendo. Hubo un tiempo —que algunos que tenemos cierta edad conocemos como es mi caso— en donde pagábamos un canon de coincidencia y en donde los transportistas estábamos muy preocupados porque el ferrocarril parecía que era nuestro competidor. Desapareció totalmente esa situación, ya que nosotros tenemos más del 90 % de la cuota del mercado y el ferrocarril no llega al 3 %, algo irrelevante. Como modo de transporte la verdad es que no nos causa ninguna preocupación. La competencia entre modos no sería ninguna razón como para que nosotros no estemos por la labor de las autopistas ferroviarias para que el camión pueda subir en la intermodalidad al ferrocarril. Todo eso que se tendría que producir, indudablemente a nosotros esa situación nos vendría bien y la defenderíamos. Ese desequilibrio existe y probablemente existe en todos

cve: DSCD-14-CO-359

los países de la Unión Europea pero en España es algo tremendo. Ya nos gustaría estar como Alemania, que es quien menos desequilibrio tiene, pero hay que tener en cuenta que solo el 17 % de las mercancías en Alemania se transporta en ferrocarril, cuando tienen el mejor ferrocarril probablemente de la Unión Europea.

¿Es suficiente la Agrupación de Tráfico para cubrir la inspección? Hombre, nosotros entendemos que sí lo está haciendo bien. Y hay que decir que lo que está bien, está bien. ¿Entendemos que hay una situación de beligerancia extrema con el transportista, con el camión? No nos consta para nada que exista esa situación, aunque puede haber casos puntuales, pero desde luego esa no es la sensación que tenemos. Poco más puedo decir.

El señor López me ha preguntado si creo que la situación es circunstancial por la pandemia. Nosotros creemos que no, nosotros soportamos una situación tremenda desde hace muchos años. Les voy a dar un dato muy significativo. En este sector del transporte, en el Comité Nacional de Transporte —del cual como he dicho antes mi federación Fenadismer forma parte—, hay unos observatorios que se vienen produciendo desde el año 2000. En esos observatorios participa la Administración, los cargadores y los transportistas. La realidad es que entre otras cosas que se ven en esos observatorios que son oficiales, hay una cuestión que muy significativa. Se ve el observatorio de coste y de precios, lo que viene describiendo el diagrama. Es muy sencillo, si sus señorías lo quieren observar, se ve con mucha nitidez y rapidez. Desde la crisis de 2008 la horquilla de separación de lo que cuesta hacer el trabajo y lo que se cobra por ese trabajo se ha separado de una forma tan brutal que estamos en mucho más de un 30 % de desequilibrio entre los ingresos y los gastos. Se preguntarán que cómo podemos sobrevivir, si eso es así. Desde 2008 esa situación es tremenda. Nosotros vemos ahora que hay empresas o sectores que ya se les ayuda o van a tener derecho a que se les ayude si muestran un 30 % de déficit en esta última situación. Pero a quienes venimos soportando más de ese 30 % ya hace diez años, ¿a nosotros qué? Esa diferencia es la que nos traslada a una circunstancia permanente, en todos los sentidos, de siniestralidad, de un sector nada atractivo, de no encontrar conductores, de tener unas dificultades enormes en las empresas para llevarlas adelante, que probablemente otros sectores tendrán otras, pero, desde luego, no son comparables con las que tenemos nosotros.

¿Hay otros mecanismos para rebajar la edad de los vehículos? Claro que los hay, pero la Administración tiene que hacer su trabajo, para eso está. No esperábamos una contradicción tan sorprendente como que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia dijese que ancha es Castilla, que vehículos de veinte años circulen, en contradicción con todo lo que el mundo tiene claro, que es la seguridad, y en contra de la ecología y el medio ambiente. Nosotros tenemos que acatar las sentencias, no podemos eludirlas, pero la Administración y la política sí que pueden hacer cosas. Las cualidades que tienen que tener los vehículos, no importa la edad, sí que pueden ser relativas al momento que estamos viviendo y a la necesidades que tenemos. Un vehículo Euro 3, Euro 4 o Euro 5 es inasumible en estos momentos, que alguien empiece una empresa con vehículos de esa categoría no parece razonable. Nosotros lo que decimos es que tiene que ser como mínimo un vehículo Euro 6, que es el mínimo de condiciones técnicas que los vehículos tienen que tener para poder empezar. Luego se pueden hacer cosas.

Después está la carga y la descarga, cómo se puede evitar. Después de cuatros años de negociaciones con los usuarios de transportes y con los cargadores, al final no ha habido posibilidad de llegar a un acuerdo, por una razón muy simple, porque son muy hábiles y muy capaces todo el mundo de defender la eficiencia de todo lo que conlleva nuestra actividad, tanto en peso y dimensiones como en servicios complementarios a la actividad de transporte. Los cargadores ahí lo defienden perfectamente. He dicho antes que ellos mismo reconocieron públicamente que se ahorraban más de 2000 millones al año, luego el déficit que nosotros soportamos, además de la deuda o de la horquilla de la que hablaba antes, por tener que sufragar el coste que ellos tendrían que tener, es enorme. ¿Cómo se puede solucionar? Nosotros pedíamos que en ciertas actividades de transporte —no estamos hablando de quien tiene que hacer reparto por una ciudad o vuelve cada día a media tarde a su lugar de trabajo o descanso—, cuando se trata de vehículos de larga distancia, por el tiempo, el sacrificio y el estrés que es tan brutal, estuviese prohibido que pudiesen cargar y descargar. Esa es nuestra exigencia y en todo caso si eso no es posible, lo que planteamos que es utilizar el derecho comparable. Lo tenemos muy sencillo, ahí está Francia que nos da siempre lección en muchas cosas, pero fundamentalmente en transporte. ¿Qué es lo que hacen ellos con la carga y la descarga? Solo copiar el derecho comparable que tiene ellos para nosotros sería más que suficiente. Eso haría que quien utiliza pague, esa es la cuestión. Este sector es un desastre

cve: DSCD-14-CO-359

porque aquí lo utiliza todo el mundo y cuanto más utilizados somos, más débiles estamos para sobreponernos a esa mala utilización que se hace de nosotros. Es lamentable pero yo no tengo más remedio que expresarlo con esa crudeza y esa dureza.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Villaescusa por su comparecencia y sus contestaciones. Le agradecemos que haya estado con nosotros esta mañana y tendremos alguna ocasión seguramente de volver a repetirlo. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE ASOCIACIONES DE TRANSPORTE DE ESPAÑA, FENADISMER** (Villaescusa Izquierdo): Perdón por haberme bajado la mascarilla. No sé qué ha pasado hoy, pero no soy capaz de sujetarla. Muchas gracias.

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

Señorías, suspendemos un minuto la sesión y después daremos paso al siguiente compareciente. **(Pausa).**

— DEL SEÑOR PEREIRA GARCÍA (REPRESENTANTE DE LA CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS). (Número de expediente 219/000447).

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, continuamos la sesión y terminamos las comparecencias previstas para el día de hoy. Vamos a reiniciar la sesión de la Comisión para concluirla.

Recibimos ahora a don Miguel Pereira García, en representación de la Confederación Española de Transporte de Mercancías. Señor Pereira, cuando usted quiera, tiene la palabra.

El señor **PEREIRA GARCÍA** (representante de la Confederación Española de Transporte de Mercancías): Buenos días. Muchas gracias, presidente.

Señorías, tengo que comenzar, necesariamente, agradeciendo la invitación que la Confederación Española de Transporte de Mercancías, la CETM, recibió para comparecer en esta Comisión sobre Seguridad Vial.

Muy brevemente, porque tenemos poco tiempo, pero por presentar mínimamente la CETM, la Confederación Española de Transporte de Mercancías, diré que es la organización más representativa del sector. En el Comité Nacional del Transporte por Carretera —este órgano consultivo de las administraciones públicas en materia de transporte principalmente con el Ministerio de Fomento, ahora de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana— ostentamos la mayoría absoluta desde su creación. Sobran ya las palabras para decir que tratándose de la actividad que realizan nuestras empresas, los temas de seguridad vial nos tocan muy de cerca, nos preocupan y nos ocupan desde siempre.

Lo cierto es que pensaba dedicar unos minutos a hablar un poco más del sector, pero al hablar en último lugar los comparecientes anteriores ya han pisado muchas de las ideas que pretendía esbozar. Creo que voy a ir directamente al grano y voy a exponer algunas propuestas que la CETM ofrece para su toma en consideración, de cara a la elaboración de la estrategia española de seguridad vial 2021-2030, en lo que respecta al transporte de mercancías por carretera. Transporte de mercancías o, en general, en muchas de ellas para el transporte por carretera.

Este grupo de propuestas o este resumen de propuestas, las podemos englobar en dos grandes grupos. En primer lugar, medidas dirigidas a los conductores profesionales y, en segundo lugar, otro paquete de medidas. Sin duda alguna, damos una importancia esencial a las medidas dirigidas a los conductores profesionales porque, como ya se ha dicho, en los accidentes en los que está involucrado un conductor profesional —que, por cierto, son una minoría los responsables de accidentes, según reflejan las estadísticas—, se ve con claridad que muchos de estos accidentes se deben a un fallo humano. Damos mucha importancia a la figura del conductor profesional para intentar revertir estas cifras de seguridad vial que, aunque, como bien decía el anterior compareciente, hemos ido reduciendo con los años, afortunadamente, pero siguen siendo necesariamente excesivas. Pues bien, la primera medida que queremos proponer, dirigida, como digo, a los conductores profesionales, es precisamente el análisis, la valoración, la reflexión sobre una mayor capacitación o formación y concienciación y sensibilización de los conductores profesionales. Estamos absolutamente convencidos de que una mayor profesionalización y concienciación de los conductores profesionales incidiría de forma decisiva en una menor accidentalidad.

Nos podemos ir, por supuesto, al transporte de viajeros, cuyo representante ya ha comparecido en esta Comisión. Pero si nos vamos al transporte de mercancías por carretera, tenemos un subsector de

cve: DSCD-14-CO-359

actividad, como es el de las mercancías peligrosas, que prácticamente no tiene accidentalidad. Estamos convencidos de que, entre otras razones, el conductor de mercancías peligrosas es un conductor muy profesionalizado, muy profesional y, además, es un conductor que es muy sensible, muy conocedor de los riesgos que conlleva la prestación de sus servicios. Eso incide necesariamente, en nuestra opinión, en una mejora de la seguridad vial.

Empezamos con la formación. Lo cierto es que, como bien saben todos ustedes, con ocasión de la formación CAP, de cualificación inicial y de reciclaje de los conductores profesionales, los conductores reciben una información muy exhaustiva en materia de seguridad vial. De hecho, desde nuestro punto de vista, esta formación, que proviene de una directiva europea, no debería ser objeto de una mayor profundización en materia de seguridad vial, porque es suficiente. Hasta el punto de que, y aprovecho para comentar una cuestión, en ocasiones, determinadas autoridades laborales consideran que ni en el nivel de la empresa, los empresarios tienen que dar una formación específica en seguridad vial a los trabajadores, seguridad vial laboral, y muchas autoridades laborales consideran que no es necesario, que basta con la formación CAP, que se renueva cada cinco años, para entender que estos señores gozan de la formación específica y necesaria para el desarrollo de su actividad laboral. En cualquier caso, aprovecho también para comentar que, de acuerdo con el real decreto que traspone la Directiva Europea sobre formación CAP, está previsto que la superación de los cursos de formación continua previstos en ese real decreto, implican la recuperación parcial de los puntos que se hubiesen podido perder en el permiso de conducción. Sin perjuicio de que esta norma es del año 2007, todavía no se ha hecho efectiva esta medida y creemos que es algo que sería muy conveniente para el sector. En cualquier caso, como digo, en cuanto a formación, creemos honestamente que nuestros conductores están suficientemente formados. No creemos que sea necesario una mayor formación —y mucho menos, reiterar formación—, la misma formación en materia de seguridad vial. Por supuesto, es algo que consideramos que esta Comisión debe valorar para su conocimiento.

Junto con la formación he hablado de concienciación y sensibilización. Sí que es verdad que consideramos que podría ser muy interesante que se destinasen los fondos necesarios para realizar campañas de concienciación y de sensibilización de los riesgos para los conductores profesionales. Lo cierto es que los conductores profesionales están muchas horas en carretera, ya que dedican mucha parte de su vida a su trabajo, y creo que es muy —o creemos desde la CETM—, importante que tomen conciencia de los riesgos inherentes a su actividad, de los riesgos que tiene la seguridad vial, y, además, sean conocedores de hábitos de conductas saludables y buenas prácticas que mejoren sus condiciones, no solo ya de prestación de servicios, sino de salud, de cara a una mejora, en definitiva, de la seguridad vial. Repito, hablo de la seguridad vial o los accidentes en los que se ven involucrados los conductores profesionales. Es verdad que, en cuanto a la fatiga, el porcentaje es poco, pero al fallo humano sí que se asigna un alto porcentaje de accidentes, con lo cual, tenemos que velar muy mucho por las condiciones psicofísicas de los conductores profesionales.

Como segunda medida dirigida al transporte, a los conductores profesionales de transporte, ya se ha mencionado, y voy a pasar un poco de puntillas para no cansarles. En cuanto a nuestra postura, no solo de la CETM, sino de todo el Comité Nacional de Transporte por Carretera, en relación con la prohibición legal de realización por parte de los conductores profesionales de las labores de carga y descarga, con las excepciones que procedan, está claro que, en algunos tipos de actividad, la paquetería o transporte de mudanzas, o portavehículos, el conductor sí tiene que cargar y descargar los vehículos de su propio vehículo; es lógico que sea el transportista, el conductor profesional, el que realice esas tareas, pero en la gran mayoría de las ocasiones necesitamos como sector —y lo digo así, he utilizado el término adecuado— necesitamos que se establezca legalmente la prohibición para estos conductores de realizar estos servicios, y, además, que se establezca sin que quepa la posibilidad de pacto en contrario. Lo digo, porque la Ley 25/2019, de Contrato de Transporte de Mercancías, establece que la responsabilidad de la realización de las labores de carga y descarga es en principio, responsabilidad del cargador, pero admite pacto en contrario. Precisamente, por la debilidad de este sector, a la que antes se aludía, lamentablemente, nuestros empresarios transportistas se ven obligados a asumir esas tareas, por supuesto, sin ningún tipo de compensación económica a cambio, con el perjuicio claro que eso conlleva para la salud y para la fatiga, etcétera, de nuestros conductores profesionales. Esta situación, esa mayor fatiga, esa mayor extensión de la jornada de trabajo, redunda negativamente —es imposible negarlo— en su estado de salud, que al final tiene una incidencia negativa, lamentablemente, en la seguridad vial.

cve: DSCD-14-CO-359

Esta petición, además, es una aspiración compartida, tanto por las organizaciones empresariales como por los sindicatos. Estamos plenamente de acuerdo. De hecho, hemos intentado en ocasiones abordarlo desde el punto de vista de la negociación colectiva. Pero, ¿qué ocurre? Como bien saben, la negociación colectiva solo es de aplicación a los trabajadores por cuenta ajena. En nuestro sector tenemos un altísimo número de trabajadores autónomos que no se verían afectados por esa medida. Los pobres trabajadores autónomos se verían obligados por las condiciones del mercado a realizar estas tareas. Por razones similares, desde hace bastantes años ya tenemos un problema, que es una cosa que no es tan conocida, un problema muy evidente en esta materia, en relación con los palés, los palés en los que se transporta la mercancía que van en nuestros camiones. ¿Qué ocurre? Que fíjense ustedes, una vez que el conductor realiza su larga jornada de conducción para llegar a destino, le obligan a hacer la carga y la descarga, y después el conductor se ve obligado a cargar los palés, cada palé puede pesar entre 20 y 25 kilos. Lo tienen que coger de forma manual. En un tráiler, sobre todo, en un transporte frigorífico, igual caben 33 palés. Fíjense ustedes el esfuerzo que tiene que hacer un conductor que viene de conducir, que viene además de cargar o descargar la mercancía, de hacerse cargo de los palés, que los montan en el camión, en la barriga del camión por decirlo así, y esto nos lo está imponiendo otra vez el mercado. Precisamente, como decía, por la debilidad que tienen las empresas de transporte, nos vemos obligados a asumir también esas tareas, y eso es clarísimamente negativo para las condiciones de salud del trabajador, que después tiene que volver a coger el camión y ponerse en carrera.

Perdónenme, porque no he visto a qué hora he empezado. No sé cuánto tiempo me queda. Señor presidente, si me puede decir cuánto tiempo me queda.

El señor **PRESIDENTE:** Diez minutos.

El señor **PEREIRA GARCÍA** (representante de la Confederación Española de Transporte de Mercancías): Diez minutos. Gracias.

En tercer lugar, hay una cuestión que creemos que es muy importante, y es el de la obligatoriedad para los conductores profesionales de someterse a reconocimientos médicos periódicos. Precisamente, porque en un alto porcentaje de los accidentes de trabajo y de tráfico, en los que la responsabilidad es del conductor profesional, se identifica el factor humano como el causante del accidente, es imprescindible asegurarse de que los conductores ostentan las condiciones psicofísicas adecuadas para el desarrollo de su actividad. Al igual que ocurre con los pilotos —antes se ha dicho, me parece, por parte del representante de Confebus, de aerolíneas y los pilotos ferroviarios— que deben someterse a un reconocimiento médico anual, debería, en nuestra opinión, establecerse como obligatorio que los conductores profesionales tengan que pasar esos reconocimientos. Esto hay dos formas de abordarlo. Desde luego, en nuestra opinión, creemos que sería ideal, sería buenísimo que en los centros de reconocimiento de conductores autorizados por la DGT, se pudiese realizar un examen psicofísico adecuado al conductor. Perdóneme la confianza, pero no un mero examen rutinario, sin más. No, hablo de un examen adecuado que valide la aptitud psicofísica de los conductores profesionales, de forma periódica, y si es posible, de forma anual, como ocurre con otros tipos de transporte. Subsidiariamente, si esto no fuese posible, abogamos por que se establezca de forma legal la obligatoriedad de los reconocimientos médicos para los conductores profesionales, sobre la base del artículo 22 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales. Como ustedes bien saben, la vigilancia de la salud, el reconocimiento médico tiene con carácter general un carácter voluntario para los trabajadores, pero se exceptúan algunas cuestiones. Pues bien, hay algunas sentencias, incluso del Supremo, que ya han establecido que para determinados tipos de transporte y otras operaciones, el reconocimiento médico debe ser obligatorio. Sin embargo, hay cierta polémica y no hay una voz unánime ni en la Inspección de Trabajo ni en las distintas autoridades laborales y, por supuesto, tampoco en los convenios colectivos. Creemos que se solucionaría este problema de una forma definitiva, si se estableciese legalmente que los conductores tienen que pasar este reconocimiento médico obligatorio. Además, es verdad que, conforme a una modificación de la Ley General de la Seguridad Social, en aquellas profesiones en las que puede haber enfermedades profesionales, también se contempla como obligatorio el reconocimiento médico. Es una idea que redunda más todavía en esta petición.

En cuarto lugar, respecto al conductor profesional, se ha tratado por el representante de viajeros el consumo de alcohol y drogas por parte de los conductores profesionales, con lo cual, paso de puntillas. Estamos totalmente de acuerdo con la tolerancia cero en el consumo de alcohol y drogas —así debería ser— porque, lamentablemente, todavía seguimos contando con algunos casos en los que los conductores

cve: DSCD-14-CO-359

o bien consumen alcohol o drogas durante su jornada laboral o lo hacen bajo los efectos de estas sustancias. Igual se ha visto para los conductores de aerolíneas y conductores ferroviarios, por un lado, en los reconocimientos médicos anuales se debería testear este hecho, si se ha consumido alcohol y drogas, pero, por otro lado, se tendría que permitir a las empresas la realización de controles aleatorios del consumo de alcohol y drogas. Por otra parte, las empresas van a tener una responsabilidad preventiva, y no se les puede exigir una responsabilidad si no se les permite medir y el controlar el incumplimiento de unas determinadas obligaciones. Por supuesto, como se ha dicho por parte de Confebus, la instalación y el uso obligatorio de los alcolock en los vehículos de transporte de mercancía, sería también una medida súper interesante.

Paso ya de forma muy rápida a otro conjunto de medidas que son muy importantes. La primera —y algo que se ha comentado— es la mejora de infraestructuras y áreas de servicio. La mejora de infraestructuras y de las carreteras, etcétera, evidentemente, va a tener un impacto positivo en la seguridad de los conductores profesionales, pero las áreas de servicio son muy importantes. A nivel de Europa, de la Comisión Europea, se ha creado un grupo de trabajo sobre áreas de descanso seguras para los conductores profesionales. Pues bien, el adecuado descanso y la reposición de las condiciones físicas de los conductores es fundamental. Redunda de forma directa en la seguridad de los conductores y, por tanto, en la seguridad vial. Tenemos que apostar de una forma decidida por mejorar, tanto cuantitativa como cualitativamente, las áreas de servicio donde los conductores profesionales realizan sus descansos reglamentarios. Les remito esta iniciativa de la Comisión Europea para profundizar en esta medida.

Se ha dicho también —y lo digo de forma muy rápida— la modernización del parque móvil, por supuesto, es evidente. Sería aconsejable que se fomentase, además, la modernización de los vehículos, y que estén dotados de más y de mejores dispositivos de seguridad. En tercer lugar, muy rápidamente, consideramos que sería oportuno, de cara a la estrategia, profundizar en los datos de siniestralidad de las furgonetas y vehículos ligeros de transporte de mercancías por carretera. Algo se ha dicho ya, pero es cierto que estos conductores no tienen esa formación CAP de la que hemos hablado. No tienen otros sistemas de control de su actividad, como los limitadores de velocidad o el aparato de control, el tacógrafo y creemos que sería interesante dedicar esfuerzos para investigar la siniestralidad de este tipo de vehículos. Solo un apunte más. En el paquete de movilidad recientemente aprobado, se prevé la obligatoriedad de la instalación del tacógrafo en los vehículos de más de dos toneladas, de más de dos y media, tres y media, que realizan transporte internacional, a partir del año 2026.

Dos últimas ideas, y ya concluyo. La primera es que sería deseable anticiparse a los problemas que a la seguridad vial va a producir, o está produciendo ya, la aparición de nuevas formas de realización de transporte de mercancías, sobre todo en las ciudades, al hacer uso, por un lado —cosa que, por supuesto, como sector criticamos—, de vehículos privados, pero también de bicicletas, patinetes, etcétera. En un futuro más o menos cercano, vehículos autónomos, drones, etcétera. Por último, siempre consideramos que es positivo que las estadísticas de accidentalidad se ajusten realmente a la realidad del sector. Hay una petición que tenemos, que no creemos que sea atendida convenientemente: sobre todo, en el caso de furgonetas, se debería discriminar cuando hay un accidente, si esa furgoneta o esa persona que está realizando esta actividad pertenece al sector de transporte público de mercancías por carretera; si es un transportista, o, por el contrario, simplemente está transportando mercancías propias.

Con esto acabo, muchas gracias, y quedo a su disposición.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Pereira, por su intervención.

Damos paso a la intervención de los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Vasco, la señora Gorospe tiene la palabra.

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

Intervengo en nombre del Grupo Vasco para agradecerle toda la información que nos ha aportado y las propuestas que ha realizado. Desde luego, las analizaremos para ver qué indicaciones podemos hacer y contribuir en ese sentido.

No podré quedarme a escuchar su segunda intervención, pero la seguiré más adelante.

Gracias.

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

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

cve: DSCD-14-CO-359

El señor **GESTOSO DE MIGUEL:** Buenos días.

En primer lugar, quiero agradecer todo lo que su sector hace por España cada día, porque ustedes no son solo parte de la España que madruga, sino prácticamente de la España que no duerme, dado que el transporte ocupa las veinticuatro horas del día. Por eso, lo primero que queremos hacer en nombre del Grupo Parlamentario VOX no solo es darle la bienvenida, sino también las gracias por todo lo que han hecho durante este tiempo de pandemia, porque gracias a ustedes quienes hemos estado confinados en nuestros hogares hemos podido recibir elementos de primera necesidad, alimentos para abastecer nuestra despensa y otros útiles para nuestro bienestar, aunque escaso, durante la nefasta gestión del virus chino que ha realizado el Gobierno. Por tanto, queremos darle las gracias, y no solo en nombre de este grupo parlamentario, porque creo que en este caso hablo en nombre de la mayoría de los españoles.

Sin duda, son muy razonables todos los asuntos que usted nos ha expuesto, sobre los que, en su mayoría, estamos bastante de acuerdo, de modo que, lógicamente, haremos todo lo posible para que quede plasmado. Quería hacerle algunas preguntas. Respecto a las furgonetas de transporte, aunque muchas serán de alquiler o de profesionales que no son del sector sino que ejercen ese trabajo de forma esporádica, ustedes piden un estudio creo que a la Dirección General de Tráfico, dicen que les gustaría tener un estudio acerca de la siniestralidad de este tipo de vehículos. Cuando algún sector pide un estudio de este tipo es porque se tiene la percepción de que algo anómalo está sucediendo al respecto. ¿Tienen ustedes algún indicio, encuesta o estudio al respecto, aparte de lo que están pidiendo a la Dirección General de Tráfico? ¿Cómo está afectando a los conductores —no me refiero solo al día a día, porque a todos nos afectan de una forma tremenda las restricciones de libertad, etcétera—, tienen algún estudio sobre cómo está afectando esta pandemia al sector? Por último, ¿sería factible que las propias empresas —sé que algunas ya lo hacen, pero de forma generalizada— pudieran hacer test de drogas y alcohol? Lógicamente, ese consumo va en detrimento del funcionamiento de las empresas.

Concluyo reiterando nuestro agradecimiento por todo lo que han hecho durante la gestión de esta crisis.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Gamazo.

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

Buenos días, señor Pereira. Gracias por su comparecencia y por su exposición. Se nos plantean muchas dudas respecto a su colectivo, aunque no todas relacionadas con la seguridad vial. Su análisis de la situación ha sido muy formativa y explicativa. Entiendo que habría mucho que debatir sobre la política del Gobierno en transportes de mercancías, que a nosotros nos parece muy deficiente: sobre la agilidad y la mejora en los corredores, sobre la mejora de los accesos a los puertos y centros logísticos, también en los intercambiadores modales con el ferrocarril, o sobre problemas múltiples más allá de nuestras fronteras que requieren un Gobierno fuerte y seguro que defienda al colectivo. No vamos a profundizar, porque no es el momento, sobre la situación que vivieron en Navidad los transportistas en Reino Unido o las insuficientes ayudas del Gobierno de nuestro país al sector por la crisis del COVID. En todo caso, hemos tomado nota de todas las demandas expuestas en su exposición y le adelanto que vamos a trasladar iniciativas tanto en esta Comisión como en otras, por ejemplo en la de Transportes, aunque ya hemos presentado algunas. Ha hablado usted de la situación referida a la siniestralidad vial de las furgonetas, y este grupo parlamentario presentó una proposición no de ley precisamente preocupándonos por la siniestralidad vial de las furgonetas en la última milla y en el transporte interurbano, porque creemos que hay que actuar al respecto.

Ha hecho referencia usted a la provisión legal sobre reducir las cargas y descargas por parte de los conductores profesionales, lo que nos parece adecuado. Efectivamente, el conductor profesional tiene una misión y un trabajo, que es conducir y llevar ese transporte —y le habla hijo y familiar de conductor profesional y, por tanto, conocemos el tema—. Nos ha hablado también de los palés, cuestión sobre la que le quiero formular una duda, aunque podría suponer una obviedad para la inmensa mayoría de los presentes. ¿Quién es la titular de esos palés, la empresa receptora o la empresa que lleva a cabo el transporte?

En referencia a esos cursos de formación del CAP que desde 2007 permitían la recuperación de puntos, nos ha sorprendido que todavía no se hayan hecho efectivos. Nos gustaría saber si le constan los motivos, máxime cuando en estos momentos tenemos un proyecto de ley sobre reforma de la Ley de

cve: DSCD-14-CO-359

Tráfico que pretende premiar a la gente que realice cursos de conducción segura, sobre todo a los motoristas. Le invitamos a que nos hagan llegar todas las enmiendas que se pudieran proponer, porque hemos visto diferentes temas que se podrían incorporar en este proyecto de ley, a fin de poderlas estudiar y presentar en el caso de que coincidiéramos en la defensa del interés general, ya que seguramente sería así respecto a la mayoría de ellas.

Me gustaría que también profundizara acerca de las áreas de descanso segura que ha señalado, y, en ese apartado de infraestructuras que ha comentado, igual que hemos preguntado al representante de Confebus, quisiéramos que nos manifestara qué opina su sector y usted como representante del mismo sobre los nuevos peajes que parece que el Gobierno pretende imponernos a todos los usuarios de la red viaria. ¿Son partidarios de lo mismo o creen que ya ponen bastante los transportistas para continuar abonando más dinero? Asimismo, el tema de los alcohocks es sumamente interesante. ¿Están valorando proponerlo como enmienda a ese proyecto de ley que le he comentado?

Por último, dos temas. ¿Cómo ve la compatibilidad de los vehículos de transporte de mercancías con los nuevos tipos de movilidad que ha comentado, como son las bicicletas, que están haciendo competencia en la ciudad? Y en cuanto al parque de vehículos y su renovación, ¿qué medidas considera que debería llevar a cabo el Gobierno para mejorar la actual flota?

Muchísimas gracias.

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

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Arribas.

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

Bienvenido, señor Pereira, a la Comisión de Seguridad Vial. Queremos agradecerle su exposición y, sobre todo, su claridad. Es difícil hacerle preguntas después de esta magnífica exposición y, sobre todo, por las propuestas referentes a la estrategia de seguridad vial.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista queremos manifestar un agradecimiento especial a todos los hombres y mujeres del sector del transporte, que han hecho un esfuerzo colosal durante este año. Ya lo venían realizando con anterioridad, pero este año ha sido tremendamente importante. Yo vengo de Ávila, una provincia en la que la mayoría de sus municipios recibe la mercancía a través de transporte por carretera y hace un año, cuando estábamos en los momentos más difíciles, en los momentos de mayor incertidumbre no solo por el virus sino también por el temor a caer en una falta de abastecimiento, no nos faltó de nada, y eso fue gracias al esfuerzo que todos ustedes hicieron. Siempre estaremos en deuda, al igual que con otros colectivos, por el esfuerzo colosal que entonces se hizo. Y la verdad es que resulta una paradoja escuchar al señor Gestoso decir que ellos son la España que madruga. Ellos no defienden a la España que madruga. La semana pasada, sin ir más lejos, presentaron una proposición no de ley para que una vez finalizados los ERTE no se siga permitiendo la extensión del contrato durante otros seis meses y entonces se pueda despedir a los transportistas.

Creemos que toda formación será poca si se trata de evitar una muerte. Cualquier formación que adquiera un profesional o un ciudadano para evitar un accidente será buena, y siempre tendremos que trabajar en evitar fallecidos en carretera.

Habla usted de la mejora de infraestructuras. Desde el año 2012 tenemos un gran déficit en materia de conservación y mantenimiento de carreteras. Este año los presupuestos generales del Estado han incrementado la partida de una manera muy importante, porque tener una red de carreteras en estado óptimo favorece que no haya accidentes de tráfico; un buen firme evita accidentes, una buena señalización evita accidentes. Por eso es importante el compromiso que están adquiriendo el Gobierno y el ministerio acerca del mantenimiento y el sostenimiento de la red de carreteras del Estado.

No puedo hacerle muchas preguntas porque ha realizado usted una magnífica exposición, pero me gustaría conocer cuál es su opinión respecto al título de formación profesional de técnico de conducción de vehículos de transporte por carretera, y, respecto a los controles a los trabajadores del sector del transporte, si cree usted que deberían estar más enfocados a la prevención de riesgos laborales y hacerlos en el ámbito de la empresa, o si considera que debería ser de competencia estatal.

Gracias.

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

Para contestar y concluir la comparecencia, tiene la palabra el señor Pereira por tiempo de diez, quince minutos.

cve: DSCD-14-CO-359

El señor **PEREIRA GARCÍA** (representante de la Confederación Española de Transporte de Mercancías): Gracias por sus preguntas. La verdad es que han tocado tantísimos temas que me va a resultar muy difícil ceñirme al tiempo que se me ha concedido, aunque lo voy a intentar.

En primer lugar contesto al señor Gestoso, del Grupo VOX, y en parte contesto también —me permiten que lo haga así— al señor Arribas, del Grupo Parlamentario Socialista, cuando agradecen públicamente a este sector de actividad el esfuerzo que hemos hecho durante todos estos largos meses o más de un año ya de pandemia, sobre todo en los momentos más crudos. Por supuesto, se agradecen de verdad, encarecidamente, estas muestras de agradecimiento que nos expresan, pero quiero convertirlo en una llamada de atención, es decir, como sector tenemos la sensación de que, cuando hemos demostrado que hemos estado al pie del cañón, que hemos dado la talla, que hemos estado apoyando a nuestra sociedad y a todos los ciudadanos en un momento tan durísimo que ninguno podíamos imaginar, se ha valorado el carácter esencial e importantísimo de este sector, pero, lamentablemente —y me remito a los últimos acontecimientos—, cuando parece que ya no se nos necesita tanto, parece que perdemos la importancia. Por supuesto, reitero mi agradecimiento por sus muestras de gratitud, que se acogen, vienen muy bien y, desde luego, nos animan a seguir trabajando por todos, pero, por favor —es una llamada de atención—, no se olviden de nosotros cuando ya parezca que no somos tan necesarios, porque lo somos, porque el 90 % de las mercancías que se transportan en España van por carretera, lo hacen los transportistas, y sin transporte por carretera nuestra sociedad no podría funcionar. Somos un sector esencial, pero muchas veces somos también —y perdónenme el tono— los grandes olvidados de los distintos Gobiernos.

El señor Gestoso hablaba de furgonetas, y hay estudios de la DGT al respecto. Incluso ahora mismo en la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, donde se ha creado un grupo sobre seguridad vial laboral, se van a realizar campañas de concienciación y sensibilización para el transporte en furgoneta. Insisto en que nos parece que tenemos que profundizar sobre ello porque es verdad que hay accidentabilidad en furgonetas y quizás no tenemos esa formación específica que sí recibimos los transportistas de vehículos pesados en materia de seguridad vial mediante el CAP ni hay limitación de la actividad mediante el tacógrafo o el limitador de velocidad, etcétera. Por eso llamamos la atención sobre este aspecto.

¿Cómo afecta a los conductores el COVID? Me remito a lo que acabo de decir. Es verdad que se han pasado momentos muy malos. Por ejemplo, después de largas jornadas de conducción para poder hacer frente a las necesidades de la sociedad, no había un hotel o un hostal donde poder cenar y descansar adecuadamente los conductores profesionales porque estaban cerrados, y el sector, las organizaciones empresariales han tenido que pelear mucho para que se escuchase nuestra voz, una voz de alarma en cierta medida, como ocurre ahora respecto a la vacunación, porque estamos exigiendo desde todas las organizaciones empresariales que el colectivo de los conductores profesionales sea prioritario a efectos de la misma: tengan en cuenta que nuestros conductores están desplazándose de un lado a otro permanentemente.

Por último, ha considerado el tema de los test de alcohol y drogas. ¿Qué nos ocurre al respecto? Tenemos una gran inseguridad jurídica, y eso es lo peor que puedes dar a una empresa. ¿Por qué? Porque no sabemos hasta qué punto podemos realizar estos test de alcohol y drogas como empresas, no sabemos hasta qué punto tenemos fundamentación jurídica que nos habilite para hacer esa tarea, además, con lo complicado que es, de todo el tratamiento de las muestras y la cadena de custodia. Si me permiten la anécdota —de verdad que lo dedico veinte segundos—, recuerdo que un empresario hace muchos años tenía sospechas muy fundadas de que uno de sus conductores consumía alcohol y en ocasiones llegaba a la empresa en condiciones no aptas para el desarrollo de la actividad y no sabía qué hacer con él porque se encontraba inseguro puesto que si no le daba trabajo le podría demandar por no darle una ocupación efectiva, y son cosas que hay que solucionar de alguna forma, de modo que este señor me llegó a decir que le daban ganas de dejarle coger el camión aunque veía que no estaba en condiciones adecuadas y llamar enseguida a la Guardia Civil para decirles que lo parasen, que un tío borracho lo iba conduciendo. Es decir, eso es lo que demandamos, seguridad jurídica. No sé cuál es la forma más idónea para atajar el asunto. En mi opinión, la instalación de los alcolocks es fundamental, pero, sinceramente, creo que nos tienen que dotar de seguridad jurídica para poder llevar a cabo estos controles aleatorios de consumo de alcohol y drogas. En definitiva, creemos que sería muy beneficioso para la seguridad vial.

El señor Gamazo, portavoz del Grupo Popular, a quien también agradezco mucho sus preguntas, ha tocado múltiples cuestiones, y voy a intentar ser muy conciso. Me hace una pregunta sobre palés, y, si le

cve: DSCD-14-CO-359

soy sincero, lo desconozco. Entiendo que la mayoría de ellos no son propiedad de la empresa transportista e incluso a veces se alquilan, con el peligro que ello conlleva. Tenemos un estudio del grupo de biotecnología de alimentos de la Universidad de Murcia de hace pocos meses que analiza los palés por los problemas existentes desde el punto de vista de las enfermedades que se contagian, el peligroso estado de conservación, etcétera. Desconozco las razones, a pesar de que en el real decreto por el que se traspuso la directiva de formación CAP en 2007 se recoge expresamente, y además es un compromiso por acuerdo del Consejo de Ministros con el Comité Nacional de Transporte por Carretera tras un paro patronal en el sector del transporte, uno de cuyos puntos precisamente era este, que, con motivo de la formación sobre reciclaje de los conductores, se pudieran recuperar puntos en el carné.

Desconozco las razones por las que no se ha llevado a la práctica. Desde luego, haremos todas las enmiendas —agradezco la invitación— que consideremos oportunas al proyecto de ley que están tramitando.

En materia de áreas de descanso seguras, infraestructuras y peajes, desde luego, una de las quejas habituales de nuestro sector precisamente es que en muchas ocasiones nos obligan a pagar más peajes de los que consideramos necesarios —incluso es ecuánime que hagamos frente a ello—, considerando que nosotros somos los que más congestionamos o los que más deterioramos las carreteras, cuando en absoluto es así, y, por supuesto, estamos en contra de que tengamos que asumir nuevos peajes. En cuanto a las áreas de descanso seguras, la principal patronal del transporte por carretera a nivel mundial, la IRU, de la que CETM forma parte, ha firmado un documento, una carta, con los sindicatos europeos, y UGT y Comisiones Obreras forman parte de la federación europea, en relación con la mejora de las condiciones de los trabajadores en los lugares de carga y descarga, etcétera. Y en cuanto al tema referido a la mejora de las condiciones de las áreas de servicios, incluso tipifican grados o niveles de acondicionamiento de las mismas y nosotros tenemos mucho que mejorar en este sentido.

Respecto a la renovación del parque de vehículos, es verdad que lamentablemente nuestro sector —ya lo he reiterado— padece una gran debilidad frente a sus clientes, que son los cargadores. Los niveles o márgenes empresariales en el sector, como ya dijo el anterior compareciente, están bajo mínimos, es decir, no tenemos márgenes, muchas veces resulta incomprensible cómo podemos sobrevivir. En nuestra opinión, la renovación de parques debería venir acompañada de medidas de incentivos por parte de las autoridades para que realmente se haga efectiva esta modernización del sector, al margen de las cuestiones que antes se han tratado acerca de la Comisión de la competencia, etcétera.

El señor Arribas, del PSOE, a quien, por supuesto, también agradezco sus preguntas, comenzaba haciendo una reflexión sobre la formación y la seguridad vial. Sin duda, nosotros somos los principales interesados, en primer lugar, evidentemente, por la salud y la seguridad de nuestros trabajadores, y, en segundo lugar pero es importante, por los intereses económicos que hay en juego, o sea, el vehículo, la carga, etcétera. Somos los primeros interesados en que no haya accidentes en el sector. Eso sí, entendemos que la formación en seguridad vial que incorpora el CAP es más que suficiente; si no recuerdo mal, son veintiuna horas de formación en seguridad vial en los cursos de reciclaje, y creemos que es suficiente. En todo caso, como ya he dicho, esta Comisión puede evaluar si realmente lo es o no; desde nuestro punto de vista lo es. El llamamiento que hacía antes era en referencia a que no parece que tenga mucho sentido que, si la formación en seguridad vial incorporada en el CAP es suficiente, en ocasiones se obligue a las empresas a reiterar esa formación en seguridad vial por el tema de la seguridad vial laboral. Creemos que eso no conduce a nada y que casi es contraproducente.

En cuanto al título de formación profesional de técnico de conductor profesional, no es por hacer propaganda pero la Confederación Española de Transporte de Mercancías es la única organización empresarial de transporte con medios propios para la formación. Hemos apostado por ella como seña de identidad de CETM desde nuestros orígenes. Contamos con vehículos simuladores y acogemos de muy buen grado —es la primera idea que les lanzaba— todo lo suponga mayor cualificación y capacitación profesional de los conductores, y me refería al sector de viajeros y también al transporte de mercancías peligrosas. Entendemos que todo lo que conlleve mayor profesionalización del sector tendrá incidencia directa en la mejora de la seguridad social.

Por último, se refería el señor Arribas a los controles y si considerarlos en materia de prevención de riesgos laborales. Por supuesto, en la negociación colectiva sectorial de ámbito estatal del transporte de mercancías hemos intentado abordar esta cuestión con las centrales sindicales, pero no hemos sido capaces de llegar a acuerdos. Es un tema muy sensible, y no descubro nada a nadie; es un tema que levanta ampollas, por otra parte incompresiblemente porque lo cierto es que, con los intereses que hay en

cve: DSCD-14-CO-359

juego, la vida y la salud de los profesionales y de terceras personas, no tendríamos que andarnos con remilgos en esta cuestión. Sin embargo, como digo, hemos intentado negociarlo a nivel estatal para todo el sector a fin de dar una solución, una respuesta unánime y homogénea en toda España, pero no nos ha sido posible. No ha sido posible ni siquiera pactar un protocolo de actuación para cuando se detecten casos, como les comentaba, de consumo de alcohol o drogas por parte de los conductores. Por eso, con los cambios que sean necesarios y salvando las distancias, igual que se hace un reconocimiento médico específico anualmente a los pilotos de aerolíneas y a los conductores ferroviarios, pedimos que se dé el mismo tratamiento a los conductores de transporte por carretera, en general, porque es totalmente insuficiente la homologación que supone la renovación del permiso de conducción. De hecho, hay enfermedades que no se detectan con facilidad, como la apnea del sueño, de modo que un conductor puede haber descansado adecuadamente pero a los pocos minutos dormirse al volante, y eso es un peligro para todos, un peligro para la seguridad vial. Por eso decimos que bien sea a través del Ministerio de Interior, de medidas sobre prevención de riesgos laborales, estableciendo la obligatoriedad del reconocimiento médico, y no con carácter voluntario, pero esta cuestión ha de atajarse. Nosotros estamos abiertos a cualquier fórmula, pero, no sé por qué, es paradójico. ¿Por qué los pilotos de aerolíneas o de ferrocarril tienen que pasar estos controles, así como otros aleatorios de alcohol y drogas, y los conductores de transporte no? Lamentablemente, si miramos las estadísticas, hay muchas más muertes en carretera que por tren o en avión y, por tanto, no tiene sentido.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Pereira, por su comparecencia y sus intervenciones. Señorías, damos por concluida esta sesión de la Comisión. Muchas gracias.

Eran las dos y cinco minutos de la tarde.

cve: DSCD-14-CO-359

Edición electrónica preparada por la Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado – http://boe.es