



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 442

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

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

Sesión núm. 14

celebrada el martes 22 de junio de 2021

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

- Motivo por el que no se ha llevado a cabo ninguna actuación para corregir las deficiencias existentes en las cuentas anuales de la Jefatura Central de Tráfico 2
Autor: Alcaraz Martos, Francisco José (GVOX)
BOCG, serie D, número 236, de 09 de marzo de 2021 PDF (Número de expediente 181/000823).
- Tasa de vehículos de movilidad personal de una o más ruedas dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos, existente en España a 31/12/2020 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034783/0000) 5
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)
BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF (Número de expediente 181/000897).
- Coste para la Jefatura Central de Tráfico del transporte de los funcionarios examinadores a los centros de examen en el año 2020 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034813/0000) 8
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)
BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF (Número de expediente 181/000898).
- Importe que abonó la Jefatura Central de Tráfico por el servicio del transporte de los funcionarios examinadores a los centros de examen en el año 2019 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034816/0000) 11
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)
BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF (Número de expediente 181/000899).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 2

- Previsiones acerca de aportar alguna solución a la situación de colapso en los exámenes de conducir en la provincia de Valladolid y de reforzar la plantilla de examinadores de pruebas prácticas de conducir (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034825/0000) 14
Autor: Carazo Hermoso, Eduardo (GP)
Alonso Pérez, José Ángel (GP)
Gamazo Micó, Óscar (GP)
BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF (Número de expediente 181/000900).

 - Evolución del número de examinadores de las pruebas de conducir en la provincia de Valladolid en el periodo 2018-2020 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034827/0000) 14
Autor: Carazo Hermoso, Eduardo (GP)
Alonso Pérez, José Ángel (GP)
Gamazo Micó, Óscar (GP)
BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF (Número de expediente 181/000901).
- 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 Nacional de Autoescuelas (Lorca Sánchez). (Número de expediente 219/000545) 17
 - Del señor presidente de la Federación de Autoescuelas de Cataluña, FAC (Viladrich i Castellanas). (Número de expediente 219/000546) 27
 - Del señor González Gallarza (en representación de la Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD). (Número de expediente 219/000547) 37

Se abre la sesión a las nueve y cinco minutos de la mañana.

PREGUNTAS:

- **MOTIVO POR EL QUE NO SE HA LLEVADO A CABO NINGUNA ACTUACIÓN PARA CORREGIR LAS DEFICIENCIAS EXISTENTES EN LAS CUENTAS ANUALES DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO.**
AUTOR: ALCARAZ MARTOS, FRANCISCO JOSÉ (GVOX)
BOCG, SERIE D, NÚMERO 236, DE 09 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000823).

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señoras y señores diputados.

Comenzamos la sesión de la Comisión, en la que tenemos previsto, por un lado, la comparecencia de la subsecretaria para contestar las preguntas que figuran en el orden del día y, a continuación, tendremos las comparecencias con motivo del plan de trabajo que tenemos elaborado con ocasión de la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030. Por tanto, comenzamos con esa primera parte: contestación a las siguientes preguntas. En primer lugar, primera pregunta del Grupo Parlamentario VOX: Motivo por el que no se ha llevado a cabo ninguna actuación para corregir las deficiencias existentes en las cuentas anuales de la Jefatura Central de Tráfico.

Para su formulación, tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muy buenos días. Gracias presidente.

En las cuentas publicadas de DGT del ejercicio 2019, el informe de auditoría es desfavorable para las cuentas del año 2019. En el apartado 2.1 del informe se recoge: «salvedades por limitaciones al alcance, falta de coherencia en la información sobre recaudación de las tasas por inspección técnica de vehículos», y dice textualmente algo que es bastante preocupante. Dice: «al igual que sucedió en las auditorías correspondientes a los ejercicios debido a la inconsistencia y falta de fiabilidad de la información recibida del organismo, no ha sido posible verificar que la recaudación de 84 971 765,88 en concepto de tasas por la inspección técnica de vehículos ingresadas por las entidades concesionarias de este servicio sea la que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 3

corresponde a las inspecciones realmente efectuadas durante el ejercicio por dichos concesionarios». Y sigue diciendo: «como consecuencia de lo anterior, no podemos pronunciarnos sobre la cifra de recaudación de la mencionada tasa efectuada por las oficinas de Inspección Técnica de Vehículos ni sobre los derechos de cobros derivados de la liquidación de la misma. Por ello, la falta de control que evidencia la falta de información fiable y consistente genera un grave riesgo de fraude».

Por ello le pregunto: «¿qué medida va a adoptar el Gobierno para corregir esta situación y qué consecuencias tendrán estas irregularidades contables para los responsables de la contabilidad y funcionamiento de la Jefatura Central de Tráfico?».

Gracias.

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

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Muchas gracias, presidente. Muchas gracias, señoría. Buenos días a todos.

En contestación a su pregunta, señoría, quiero decirle que la Dirección General de Tráfico mantiene algunas diferencias de criterio, algunas discrepancias con la interpretación jurídica de la Intervención Delegada de Hacienda en ese organismo. Esas discrepancias son objeto de análisis y de debate permanente.

No obstante, con el objetivo de mantener una relación de colaboración leal y de absoluta transparencia y buscando siempre la permanente mejora en los procedimientos que debe presidir nuestra actuación, y así procuramos que sea, se han venido abordando distintos cambios y adaptaciones, incluyendo la mejora de la coordinación interna que requiere, en mayor o menor medida, de un proceso temporal de implementación y, a su vez, de una priorización en cuanto al mantenimiento de servicios cuya eliminación supondría un perjuicio irreversible para el organismo. La mejora se ha plasmado en los siguientes cambios ya realizados. Por una parte, una guía de procedimiento de cierre contable y de elaboración de las cuentas anuales. El organismo, la Dirección General de Tráfico, ha procedido a la mejora de la coordinación interna y también de la calidad de la información, con relevancia contable en la gestión económica, para que pueda ser conocida con mayor rapidez y precisión por la unidad de contabilidad en el proceso de elaboración de las cuentas. A tal fin, se dispone ya de una nueva guía de procedimiento de cierre contable y de elaboración de las cuentas anuales.

Por otra parte, se citaba la ausencia de un inventario de bienes inmovilizados. Pues bien, el organismo ha puesto en marcha un plan de acción operativo en varias fases con el objetivo de revisar y actualizar el inventario para mejor adecuarlo a los criterios del informe de intervención. De hecho, comenzó a hacerlo en octubre de 2018, al poco de que llegara el nuevo equipo a las responsabilidades de Gobierno, con una primera fase iniciada el 1 de octubre de 2018, en la que se iniciaron los trabajos correspondientes a la recopilación de información y documentación, diagnóstico inicial de la situación de inventario, diseño de los procesos de mantenimiento integral y actualización de los datos de inventario, así como también planificación de los trabajos. Como decía antes, requieren espacios temporales la realización de algunas mejoras e implementación de algunas decisiones de cambios de protocolos y de criterios de funcionamiento en el organismo.

Ha habido una segunda fase iniciada el 30 de abril de 2020. Con esa fecha tuvo lugar la recepción favorable de la entregable, que incluye el informe sobre programa de trabajo y criterios generales para la realización de inventario. Ha habido una tercera fase, una fase 1.3, que, con fecha 3 de diciembre de 2020, tuvo lugar ya la recepción de los trabajos de campo, la visita a edificios, etiquetado de bienes, toma de datos físicos, así como de formalización de inventario, conciliación física contable, asistencia para la implantación de los procedimientos de mantenimiento integral y actualización del inventario.

Para concluir la primera fase de los trabajos, falta recepcionar el inventario, que lo está realizando Segipsa. En este momento se están ya subsanando las discrepancias entre inventario real y el volcado en Sorolla.

La fase 2 del plan de acción se encuentra en proceso de programación. Una vez iniciados los trabajos, está previsto que su duración no exceda de los veinticuatro meses.

Por otra parte, sobre un comentario acerca de la falta de coherencia en la información sobre recaudación de tasa para la inspección técnica de vehículos, cabe decir lo siguiente: que el organismo cumple, entendemos así, escrupulosamente el procedimiento regulado por la Orden de 5 de marzo de 1999, por la que se establecen la forma y plazos para la liquidación e ingreso por los sujetos pasivos sustitutos del contribuyente de la tasa por anotación de resultados de la inspección técnica de vehículos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 4

No obstante, siguiendo las recomendaciones de la Intervención Delegada, a la que, de verdad, le agradecemos su trabajo, porque poner de manifiesto las deficiencias es la mejor forma de identificarlas y proceder a su subsanación, se ha trabajado en el establecimiento de un nuevo sistema para las estaciones ITV, que requiere la anotación previa de la tasa asociada al resultado de la inspección, de forma que haya una correspondencia entre trámite y tasa. Para ello, se ha elaborado una nueva orden ministerial que fue ya aprobada el 8 de marzo y que se publicó en el *Boletín Oficial del Estado* del día 15 de ese mismo mes.

Se trata de una orden por la que se establece el procedimiento para el pago por los sujetos pasivos sustitutos del contribuyente de la tasa por anotación del resultado de inspección técnica de vehículos. A partir de la entrada en vigor, seis meses desde su publicación, las estaciones de ITV tendrán que aplicar una tasa antes de anotar el resultado de inspección con el fin de conseguir un control más eficiente del cobro de estas tasas.

En cuanto a salvedades planteadas por incumplimiento de principios contables o presupuestarios y, en concreto, por la no contabilización de ingresos y derechos pendientes de cobro por sanciones y otros ingresos, me gustaría decir que el organismo cuenta con información desglosada de los derechos pendientes de cobro, incluida en los ficheros de intercambio de datos que, desde el año 2012, se cruzan con la Agencia Estatal de Administración Tributaria. A pesar de ello, y dada la relevancia de la contabilización del histórico de los derechos pendientes de cobro, se formula una consulta a la IGAE —nos preocupaba el tema— requiriendo información en relación con la posible implementación de criterios de mejora que permitieran al organismo realizar correctamente dicha contabilización.

En respuesta a esta consulta, la IGAE ofreció distintas opciones a considerar por el organismo, entre las que se ha estimado como la más adecuada para la provisión de una resolución del órgano competente por la que se declare la prescripción correspondiente con anterioridad a la fecha de alta más IVA en contabilidad.

En cuanto a la anulación y baja en la cuenta de la Jefatura Central de Tráfico de los derechos declarados prescritos, se procedió a la anotación de la terminación y archivo definitivo de actuaciones, con la consiguiente anulación y baja en las cuentas de la Jefatura Central de Tráfico de todas las sanciones referidas en la resolución y relacionadas en su anexo único. Como digo, siguiendo criterios de la propia IGAE, de la Intervención General de la Administración del Estado, en concreto de la oficina delegada en el organismo.

Por lo que se refiere a la omisión de contabilización y contabilización incorrecta, otra observación que recogía el informe, de las aportaciones al Consorcio de Compensación de Seguros del 50% de la recaudación de sanciones por incumplimiento de la obligación de aseguramiento del vehículo, cabe decir que el pago del 50% correspondiente a la recaudación de sanciones por incumplimiento de la obligación de aseguramiento está siendo contabilizada y el organismo está al corriente de sus obligaciones con el Consorcio de Compensación de Seguros, sin que la intervención nos haya formulado reparo alguno sobre este tema.

Creo que algo decía también sobre errores, omisiones, falta de claridad en la información contenida en la memoria de las cuentas anuales. Pues bien, de acuerdo con lo dispuesto en el Plan General de Contabilidad Pública, la información incluida en las cuentas anuales debe cumplir requisitos, características de claridad. Atendiendo precisamente a ese requerimiento de la IGAE, la Dirección General de Tráfico considera que, teniendo en cuenta los destinatarios de la misma y su conocimiento razonable de las actividades de la entidad y del entorno en el que opera, la totalidad de la información facilitada al respecto ha sido absolutamente clara y transparente para comprender su significado. Asimismo, la gestión económica del organismo cuenta con adecuados sistemas de control interno y de coordinación de sus departamentos, y existe —no lo ha negado la IGAE— una adecuada supervisión en la elaboración de las cuentas, que, no obstante, se encuentra, por supuesto, en un continuo proceso de mejora, con la finalidad, además, de avanzar hacia lo que queremos implantar en breve, que sería un nuevo modelo de contabilidad analítica.

Por último, quiero mencionar que una reciente resolución de la Dirección General de Tráfico, de 22 de marzo de 2021, acuerda la prescripción de derechos pendientes de cobro derivados de procedimientos de sanciones tramitados por las autoridades dependientes de la Jefatura Central de Tráfico y la baja de los mismos en las cuentas del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico. Todo ello de acuerdo y respondiendo a los propios criterios de gestión dictados por la IGAE.

Espero que con esto haya quedado satisfecha la pregunta de su señoría.

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

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Sí. De hecho, la pregunta se ceñía exclusivamente al informe por la inspección técnica de vehículos. Usted ha hecho referencia precisamente también a otras actuaciones como

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 5

sanciones y demás, y, a raíz de la información que usted nos ha aportado, veremos los siguientes informes de auditoría si realmente están plasmando y solventando estas quejas que dice la propia auditoría.

Muchas gracias.

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

¿Quiere añadir alguna cosa, señora subsecretaria?

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Quiero agradecerle a su señoría la pregunta. Nos ha permitido, además, extendernos en algo que creo que es muy importante, que es poner de manifiesto el interés de mejora constante del organismo en su gestión. Por supuesto, continuaremos siguiendo los criterios de la IGAE y pendientes de lo que su señoría pueda preguntarnos, que siempre agradeceremos su interés para mejorar el servicio.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— **TASA DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL DE UNA O MÁS RUEDAS DOTADOS DE UNA ÚNICA PLAZA Y PROPULSADOS EXCLUSIVAMENTE POR MOTORES ELÉCTRICOS, EXISTENTE EN ESPAÑA A 31/12/2020 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034783/0000).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000897).

El señor **PRESIDENTE**: Siguiente pregunta: Tasa de vehículos de movilidad personal de una o más ruedas dotadas de una única plaza y propulsados exclusivamente por motor eléctrico existentes en España a 31 del 12 de 2020.

Para su formulación, tiene la palabra el señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Buenos días, señor presidente. Buenos días, señora subsecretaria.

Doy por reproducida la pregunta.

Gracias.

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

Señora Goicoechea.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Señoría, muy buenos días.

En contestación a su pregunta, entendiéndolo que, cuando nos pregunta por la tasa, está preguntando por el número de vehículos de movilidad personal. Yo, sobre esta pregunta, lo que les puedo decir, y es lo mismo que en su momento se remitió al registro del Congreso por la Secretaría de Estado de Relaciones con las Cortes, el 20 de mayo de este año, es que la disposición adicional única del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por la que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado, a su vez, por el Real Decreto 1428/2003 y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, dice que las entidades locales podrán comunicar al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico los vehículos de movilidad personal y bicicletas de pedales, con pedaleo asistido, registrados en sus municipios, de acuerdo con lo que determina el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Insisto en el «podrán» por el carácter potestativo que ello tiene. No tiene carácter obligatorio y es cierto que en el organismo se está valorando la conveniencia, la procedencia o la oportunidad de crear un registro de patinetes. Pero ese registro, en este momento, no existe. Es un tema municipal. Son vehículos que transitan en el ámbito municipal, no tienen matrícula, lo cual hace especialmente difícil el seguimiento del parque disponible en cada uno de los municipios.

Lo que sí está haciendo el organismo, entendiéndolo cuál era el espíritu de la norma y en esa línea, es complementar con recogida de información estadística de los municipios relativa al número de vehículos de movilidad personal y su uso en la medida que los municipios nos pasen esa información. Lo que también estamos haciendo, desde la Dirección General de Tráfico, es en cuestión de estadísticas de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 6

siniestralidad, comenzar a recoger datos de accidentes con vehículos de movilidad personal en el año 2019, y actualmente se está trabajando con las policías de tráfico y con los servicios autonómicos competentes en la mejora continua de esta información.

Esto es todo lo que yo, en este momento, puedo informar a su señoría.

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

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Presidente, con la venia. Gracias.

Señora subsecretaria, nuevamente ustedes han faltado a la cortesía parlamentaria personándose a la tercera convocatoria a contestar estas preguntas reconvertidas.

Es cierto que la pregunta que yo le formulo fue contestada, después de haberse planteado en el mes de febrero, con fecha 20 de mayo del 2021, como usted bien ha dicho, pero el problema de los vehículos de movilidad personal es ya tan acuciante que es que no se puede demorar más la situación de su regulación.

Desde luego, en las ciudades se ha implantado como un modo de desplazamiento estos vehículos de movilidad personal, y, de hecho, ha habido intentos de regulación parcial sobre los mismos, derivado de las potencialidades peligrosas que pueden ellos generar. Así, he de recordarle que la Fiscalía ya se pronunció a este respecto en diciembre del año 2018 y dio instrucciones a las policías locales sobre el tratamiento penal a la accidentalidad en estas vías urbanas. Lo mismo también se produjo por parte de la Federación Española de Municipios y Provincias. Quiero recordarle, también en el mismo año, que publicó un documento ante lo que se veía venir que se denominaba *Recomendaciones de la FEMP sobre la acera y la prioridad peatonal*. Es más, no terminó aquí esta normativa relativa a los VMP, sino que sencillamente la Dirección General de Tráfico, en el año 2019, el 3 de diciembre, realizó un manual para la formulación de denuncias de vehículos ligeros, dando instrucciones a las policías locales para que atacaran este mal que se produce muchas veces por parte de los usuarios de este tipo de vehículos de movilidad personal.

Pero el hito fundamental es el decreto que usted ha mencionado antes, el 970/2020, en el cual ya se cataloga a estos vehículos como vehículos, valga la redundancia, a todos los efectos y sus usuarios tienen las mismas obligaciones que los conductores tanto de motocicletas como de vehículos. Aquí hay un tema que le quiero poner de manifiesto, relacionado con este Real Decreto 970/2020, que es que queremos tener un control de qué vehículos están circulando y ese es el motivo de la pregunta: número de ellos a fin del año 2020, y luego su desglose provincial, que ya sé que eso, si no hay registro, es muy difícil. Ahí sí que lo comprendo, pero nuestra obligación es tratar de llegar más allá.

Pues bien, tal y como establece el Real Decreto 920/2020, que se aprobó en el Consejo de Ministros del pasado 10 de noviembre —que tuvo dos fases de entrada en vigor; una entró en vigor en enero y otra entró en vigor el 11 de mayo—, para estos vehículos se prevé que deben circular bajo el amparo de un certificado de características que acrediten que cumplen los requisitos. Pero este certificado de características se basa en un manual que tiene que elaborar la Dirección General de Tráfico mediante resolución del propio director general. Este manual es el pórtico de entrada, pero en este decreto, malpensado a mi modesto entender, se da un plazo de dos años a la Dirección General de Tráfico para elaborarlo, con lo cual vamos a tener un vacío con este tipo de vehículos y no vamos a saber si los que circulan realmente tienen las características oportunas durante un plazo de dos años, más luego, lo que sucederá en cuanto al periodo de adaptación de este certificado de características técnicas, que ya sabemos que la Administración en estos supuestos no funciona a la velocidad que nosotros, los legisladores, queremos. Por eso, señora subsecretaria, ahí le pido que urja al organismo regulador, a la Dirección General de Tráfico a que apruebe este manual ya, que sé que están trabajando, que hay reuniones varias al respecto, pero que lo aprueben ya porque es el pórtico de entrada a ese certificado tan importante para tener más control sobre los vehículos de movilidad personal.

Le he mencionado antes el problema que está causando el tráfico de estos vehículos tanto por aceras como por sitios que no procede, y que la Fiscalía de Seguridad Vial ya se pronunció, como le he dicho, en el año 2018. Pero es que ayer mismo por la tarde, asistimos a unas nuevas declaraciones del fiscal de Seguridad Vial, el señor Vargas, en el sentido de que ha remitido un informe a todas las policías urbanas de tráfico de España para que intensifiquen —fíjese en qué situación estamos— los controles de alcohol y drogas de usuarios de vehículos de movilidad personal, como patinetes eléctricos y ciclistas que circulan por las ciudades. O sea, la situación se está viendo que es muy complicada, al margen de esa estadística que ustedes están elaborando de la accidentalidad que están provocando este tipo de vehículos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 7

Y sigue el señor Vargas, el señor fiscal, diciendo que se viene produciendo incumplimiento sistemático de las normas, que generan riesgo para la movilidad sostenible. Es más, exige —y para eso es necesario ese registro y tanto el certificado de características como el previo manual— un seguro a los usuarios de este tipo de vehículos y también a las bicicletas, porque se están produciendo situaciones conflictivas en las grandes ciudades. Asimismo, al señor Vargas también ayer le escuché por la radio mencionar que se están poniendo en circulación vehículos no homologados, con lo cual todavía se genera más riesgo y peligro.

Por tanto, nuestra pregunta tiene un fundamento muy sólido, muy profundo, que es que las entidades locales podrán, no, el podrán habría que suprimirlo y habría que decir: están obligadas a comunicar al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico. ¿Por qué? Porque la situación se está yendo de las manos y de ahí nuestro interés y nuestra pregunta al respecto que ustedes nos han contestado diciendo que se está elaborando ya. Con lo cual, le agradezco que traslade lo que le ha dicho nuestro grupo parlamentario al respecto de la preocupación que tenemos compartida con el fiscal de Seguridad Vial a este respecto.

Muchas gracias, señora subsecretaria, por su comparecencia.

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

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Señoría, lo primero que querría es hacer referencia a ese comentario que ha hecho sobre descortesía, que reconozco que me duele porque desde luego procuramos y procuro muy especialmente no ser descortés, sino todo lo contrario con esta Comisión que para nosotros es valiosísima. Para la seguridad vial esta Comisión ha sido, desde el principio de la creación de la Comisión, uno de los instrumentos más importantes para llevar la seguridad a las carreteras españolas. Sin duda, además, se ha conseguido hacer un trabajo entre todos absolutamente constructivo, porque lo cierto es que, entre todos, si no satisfechos porque las cifras de siniestralidad nunca nos pueden dejar satisfechos, sí es cierto que demuestran que se está haciendo un trabajo muy serio en este país y lo estamos haciendo entre todos.

Es cierto que nos vimos el día 24 de mayo y que, a continuación, hubo unas solicitudes de comparecencia que se hicieron con muy corto periodo de tiempo y las agendas son siempre muy complicadas. Me hubiera encantado poder venir antes porque, como digo siempre es una satisfacción venir y más lo sería, incluso, si no fuera a responder preguntas, sino que pudiéramos entrar en análisis más amplios de cuestiones como la que está suscitando. La preocupación con los vehículos de movilidad personal la compartimos. La compartimos con el fiscal, con nuestro querido fiscal, que tanto nos ayuda también a configurar preocupaciones, porque desde las preocupaciones, que es la forma de detectar necesidades y problemas, nosotros intentamos resolverlo e intentamos hacerlo con un equipo técnico de una calidad magnífica, con una colaboración que siempre sabemos que podemos encontrar en esta Comisión. La preocupación nos la llevamos a un real decreto que dejó claro algo que algunos considerábamos que ya lo estaba en la ley, que es que son vehículos y siendo, por tanto, vehículos, todos esos vehículos de movilidad personal tienen que estar sometidos a unas reglas de uso, porque la generalización de los mismos supone un incremento del riesgo que suponen tanto para sus usuarios como para el resto de los usuarios de las vías.

Pero también saben —y ustedes han tenido responsabilidades de Gobierno— cómo tienen que hacerse las cosas, cuáles son los múltiples actores que participan en la elaboración de disposiciones, incluso las de carácter técnico, cómo aquí hay que sumar muchas perspectivas, muchas perspectivas desde distintos departamentos ministeriales, pero muy especialmente desde las responsabilidades de los municipios, entidades locales que tienen la principal competencia. No hubiéramos podido poner un imperativo, que quizá hubiera sido deseable desde un punto de vista de conocimiento más exhaustivo de la realidad, pero con lo que sí contamos siempre en materia de seguridad vial, y estoy segura de que vamos a seguir contando, es con la voluntad de colaboración de todos los actores implicados. Estoy convencida de que eso llevará a resultados productivos con las entidades locales de cara a la elaboración de ese manual al que ha hecho referencia que, desde luego, cuanto antes pueda tenerse, mejor será para todos.

Así que, una vez más, muchas gracias porque sus preguntas son siempre necesarias y útiles para configurar nuestros objetivos, identificar nuestros problemas e intentar resolverlos.

Muchísimas gracias.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 8

— **COSTE PARA LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO DEL TRANSPORTE DE LOS FUNCIONARIOS EXAMINADORES A LOS CENTROS DE EXAMEN EN EL AÑO 2020 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034813/0000).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000898).

El señor **PRESIDENTE**: Siguiente pregunta: Coste para la Jefatura Central de Tráfico del transporte de los funcionarios examinadores a los centros de examen en el año 2020.

Para su formulación, tiene la palabra el señor Gamazo.

Adelante, señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias, presidente, señorías. Bienvenida, señora subsecretaria de nuevo.

A la tercera va la vencida. Espero que mi comentario no le duela porque no es un comentario, una crítica personal hacia usted, sino hacia el Gobierno en conjunto. Usted no es la única subsecretaria ni la única alto cargo del Gobierno que tiene la obligación de venir a responder a las respectivas comisiones del Congreso.

El pasado lunes, 26 de abril, en esta Comisión de Seguridad Vial, estaba prevista la comparecencia de la autoridad competente del Gobierno al objeto de responder a cinco preguntas orales procedentes de la conversión de preguntas escritas no contestadas en plazo formuladas por distintos diputados del Grupo Parlamentario Popular. El Gobierno de Sánchez, el que hoy dará un golpe de gracia a la legalidad permitiendo el indulto, no compareció por motivos de agenda. Un mes después, el lunes 24 de mayo, el Gobierno tampoco compareció para responder a esas cinco preguntas del 26 de abril; también alegó problemas de agenda. Señora subsecretaria, las preguntas que hoy va a responder se las teníamos que haber formulado a alguien del Gobierno, a usted o a cualquier otro responsable, el 26 de abril; no vino nadie. Las debimos haber preguntado el 24 de mayo; tampoco compareció nadie. Hoy se las formulamos a usted. Sabe perfectamente que las preguntas formuladas al Gobierno son un instrumento de control ordinario al mismo, y con el reiterado desplante de este Gobierno, los socialistas han vuelto a atacar la facultad que ostentamos los diputados para ejercer la función constitucional de control, como consecuencia de la no contestación a las preguntas concretas formuladas por los diputados de este grupo parlamentario, del Grupo Parlamentario Popular, lo que supone, a nuestro entender, una falta de respeto no solo hacia nosotros, hacia los diputados del Grupo Parlamentario Popular, sino hacia todo el Parlamento. Ese latiguillo de no comparecer por motivos de agenda no cuela, no es creíble. Más que una excusa fundamentada y justificada lo que denota es la clara voluntad, la evidente intención del Gobierno de mofarse de los diputados que formulan las preguntas porque tienen interés en conocer y en mejorar las acciones del Gobierno. No tiene este Gobierno la más mínima intención de cumplir con su obligación constitucional y reglamentaria, porque no existe ningún motivo que impida al Gobierno asistir a una comisión previamente convocada, incluyendo en el orden del día la formulación de preguntas orales procedentes de preguntas escritas, ninguno. Producidas por tanto tres incomparecencias del Gobierno en esta Comisión, tres alternas y dos consecutivas, sin que haya mediado justificación expresa debidamente fundada en derecho, nos encontramos ante un flagrante incumplimiento del Reglamento de la Cámara, señora subsecretaria, incumplimiento no suyo, incumplimiento del Gobierno. Por tanto, espero que el dolor sea compartido y no individual, porque es un incumplimiento del Gobierno. El Gobierno, como le he dicho al principio, está repleto de altos cargos y cualquiera hubiese podido venir a responder. Alguien tendría la agenda libre o en abril o en mayo.

Dicho esto, entremos en la cuestión que nos ocupa. El Grupo Parlamentario Popular considera que los centros de exámenes de desplazados de Tráfico son imprescindibles para evitar la despoblación de determinadas comarcas de nuestro país, además de suponer un ahorro en el consumo de combustible y, por tanto, una menor contaminación y una disminución de la inversión en tiempo para los ciudadanos y, por tanto, un ahorro en los costes de oportunidad. Mi grupo pone en valor los centros de examen de desplazados de la DGT, ya que evitan esos desplazamientos a las capitales de provincia donde se encuentran las jefaturas, con los gastos e inconvenientes que eso supone para los alumnos que se están preparando para obtener el permiso de conducir, es decir, que aún no pueden desplazarse por sus propios medios, pero el desplazamiento que los funcionarios examinadores realizan a los centros de desplazados no es a coste cero para las arcas públicas. De eso se trata esta pregunta, de conocer, de poner en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 9

bandeja al Gobierno que nos informe a nosotros y a la ciudadanía de cuál es el coste de ese servicio esencial, de ese servicio público de exámenes que reciben los ciudadanos. Nos interesamos por conocer el coste que supone para la Jefatura Central de Tráfico, el detalle de ese coste por jefaturas provinciales y el desglose de los contratos durante el ejercicio 2020.

Muchas gracias.

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

Señora subsecretaria.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Buenos días, señoría.

Tenemos dos cuestiones planteadas, una es la pregunta que me había traído aquí, la pregunta transformada en oral, y otra son sus consideraciones sobre la actividad del Gobierno en su función de someterse al control de esta Cámara, incluso nuestras respuestas a las múltiples preguntas recibidas. Quizás comience por la segunda de las cuestiones planteadas, que ha sido precisamente la pregunta que me ha traído aquí.

En cuanto a los costes del servicio de transporte, efectivamente todo tiene un coste, y acercar la realización de los exámenes a los ciudadanos también lo tiene, pero nuestra obligación, obviamente, es no gastar, sino invertir, en este caso invertir en servicio público respondiendo a ese problema planteado, que es el de facilitar los desplazamientos y también facilitar el trabajo a nuestros examinadores para que resulte más eficiente; nuevamente, identificar un problema y resolverlo con capacidad gestora solvente.

En relación con el importe abonado por la Jefatura Central de Tráfico en concepto de servicio de transportes de los funcionarios examinadores a los centros de examen en 2020, ascendió a 337 854,97 euros. En relación con el detalle de los costes del servicio de transportes, puedo decir lo siguiente. Haré el desglose por provincias. Quizás no sea luego necesario repetir lo que ya les hemos dado por escrito sobre el tipo de contrato o con quién se ha hecho el contrato, salvo que su señoría lo estime oportuno, pero mencionar las provincias pone de manifiesto dónde se ha abordado una solución de esta naturaleza. En la Jefatura Provincial de Tráfico de Barcelona y oficina local de Sabadell, por un importe de 147 306,50 euros; en la Jefatura Provincial de Tráfico de Burgos, por valor de 32 604 euros; en la Jefatura Provincial de Tráfico de Cantabria, 16 322,90 euros; Jefatura Provincial de Tráfico de Castellón, por valor de 24 024 euros; Jefatura Provincial de Tráfico de Córdoba, 52 624 euros; la Oficina Local de Tráfico de Gijón, 3724 euros; Jefatura Provincial de Tráfico de Guadalajara, por valor de 2520 euros; Jefatura Provincial de Tráfico de Lleida, 29 876; Jefatura Provincial de Tráfico de Málaga, 32 769; Jefatura Provincial de Tráfico de Murcia, 14 256; Jefatura Provincial de Tráfico de Salamanca, 15 334, y Jefatura Provincial de Tráfico de Sevilla, 6494. Estos fueron los contratos realizados durante 2020 para el transporte de examinadores y desplazamientos hacia los puntos de examen.

Como he dicho, adjuntamos también en el momento de la contestación —que, si yo no tengo mal la fecha, entró en el Registro del Congreso el 31 de marzo de 2021—, para cada una de las jefaturas la modalidad contractual utilizada, así como también la empresa con la cual se efectuaron esos servicios. Salvo que su señoría me diga otra cosa, no sé si quiere que continúe con la lectura del detalle de la contestación enviada ya por escrito, que resulta un tanto prolíja. Por mi parte no tendría ningún inconveniente.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Únicamente si hay alguna variación.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón.

Lo que usted considere. Si quiere leerla, la lee, y, si no, se remite a ella. Como usted considere.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Me remito a la contestación dada por escrito, porque me parece que, si no, empleamos el tiempo en una contestación que ya tienen sus señorías.

Quizás comentarle, sobre el tema de la participación del Gobierno en las tareas de este Poder Legislativo, que tiene una función fundamental de control del Gobierno, que este Gobierno se lo toma muy en serio, señoría. Lo digo a título personal, porque siendo competente en la materia me hubiera gustado ser yo quien asistiera a esas citas para poder contestar adecuadamente a sus preguntas, pero no nos inventamos la agenda. La agenda es —me temo— muy intensa y muchas veces se cierra con mucha antelación. Venir a esta Cámara no diré que es siempre una satisfacción, porque me gustaría que el trabajo constructivo para tratar los temas de la entidad que manejamos en materia de seguridad vial lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 10

pudiéramos hacer con otra extensión, con tiempo suficiente y no tan vinculado al objeto de las preguntas parlamentarias, pero están en su absoluto derecho, y por nuestra parte tenemos la obligación de asistir. Eso es lo que venimos haciendo con las preguntas. De hecho, yo creo que este es uno de los Gobiernos más preguntados, pero es también uno de los Gobiernos que más ha contestado. Solamente en los cinco meses de esta legislatura, de las 27 930 iniciativas de control por escrito planteadas, el Gobierno respondió a 20 221, lo que supone un 72,40 %. En el mismo periodo de la X Legislatura se plantearon 9001 preguntas escritas y se contestó el 55 %. En el mismo periodo de la XII Legislatura, en 2016, se plantearon 12 118 preguntas escritas y fueron contestadas el 26,57 %, es más, llevamos contestadas el 96,11 % de las preguntas escritas planteadas por diputados y senadores con fecha de vencimiento anterior al 1 de julio. De las 28 117 preguntas presentadas, y destaco el número por el incremento que supone sobre otras legislaturas, se han contestado 27 024. Por tanto, como decía, se han incrementado mucho las preguntas, pero también el porcentaje de contestación, porque nos lo tomamos muy en serio, porque dentro del trabajo de gestión que tenemos que hacer, está el de gestionar adecuadamente esta función fundamental que tiene la Cámara, que es la de control del Gobierno.

Lo mismo podría decir de las comparecencias. El número de comparecencias del conjunto del Gobierno, pero muy especialmente del Ministerio del Interior, ha sido muy alto. Respecto a Interior, a 20 de junio de 2021, el director general de Tráfico ha tenido catorce intervenciones, incluso ha estado el director del Observatorio de Seguridad Vial; nuestro ministro, 198; el secretario de Estado, 92; yo he atendido 47, de acuerdo con la propia página del Congreso, y con las de hoy, 53. Nos lo tomamos muy en serio, señorita, tan en serio que tuvimos que responder todas las preguntas que se habían transformado en orales cuando llegó el nuevo equipo al ministerio y que no habían sido contestadas en su momento. Si no recuerdo mal, eran 911 las preguntas que nos encontramos transformadas en orales, y algunas las tuvo que contestar el mismo alto cargo que en su momento las planteó como diputado de esta Cámara. Nos lo tomamos muy en serio, de verdad que lo hacemos, y así queremos seguir haciéndolo, porque es nuestra obligación y porque sin duda tiene que suponer una mejor gestión de los intereses públicos y, por tanto, una mejor respuesta a las ciudadanas y a los ciudadanos que son a quienes nos debemos.

Muchas gracias.

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

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

Para nosotros, señora Goicoechea, también es una satisfacción verla aquí y poder formularle preguntas y debatir con usted, porque sus respuestas y nuestras preguntas son ventajosas si con ello hacemos posible que mejore el funcionamiento de la Administración y del Gobierno. Estamos seguros de ello.

¿Cuál es la causa de la variación de esos 110 000 euros entre la inversión en el servicio público de transportes de examinadores entre el año 2020 y 2019, porque hemos visto que hay 110 000 euros más en el año 2020?

Quiero comentarle también que con los centros de desplazados existe un problema, el problema de que con ese desplazamiento, el tiempo que invierten los funcionarios examinadores en desplazarse es un tiempo que no destinan a examinar, porque llegan un tiempo más tarde, incluso horas, porque fichan en su jefatura provincial, y luego han de volver, y la jornada por tanto finaliza antes. Lo que nos piden desde el sector es que reactiven el plan de horas extras y lo pongan en marcha especialmente en los centros de desplazados para hacer posible que no haya una discriminación entre los alumnos que viven en las capitales de provincia y en sus áreas metropolitanas y los que viven en las comarcas alejadas de las capitales de provincia.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Gamazo.
Señora Goicoechea, ¿quiere añadir alguna cuestión?

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Su señorita tiene razón, hay una diferencia entorno a 10 000 euros entre un año y otro. El año 2020 ha sido un año absolutamente excepcional. En esa excepcionalidad y limitación de movilidad, siempre que se gestiona, hay que tomar decisiones, y cuando se toman decisiones se pueden hacer unas cosas y se dejan de hacer otras, se tiene que hacer una valoración. En este caso lo que hicimos fue valorar la comodidad y la factibilidad de realizar exámenes para nuestros ciudadanos que tenían limitada su movilidad. Por tanto, lo que hicimos fue mover

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 11

a nuestros examinadores para acercarlos donde estaba el problema. Eso tiene unos costes, pero entendemos que eso es gestionar y utilizar el dinero público, intentando hacerlo de la manera que resulte más eficiente y que, por supuesto, dé mejor servicio a nuestros ciudadanos.

Sobre los examinadores, compartimos su preocupación. Es uno de los colectivos esenciales. Son uno de esos elementos fundamentales del servicio público que, además, llega directamente a los ciudadanos. Es un privilegio del Ministerio del Interior tener tantas competencias que llegan directamente a los ciudadanos. Nos lo tomamos muy en serio. Desde que llegamos vimos que teníamos un problema con el número de examinadores con el que contábamos, que teníamos una plantilla que había tenido disminuciones constantes en los años anteriores y abordamos en serio el tema. De hecho, se acaban de incorporar treinta y nueve nuevos examinadores —eran cuarenta, pero hay uno de esos nuevos funcionarios que se incorporará algo más tarde como consecuencia de un tema personal y aplicando una figura para su incorporación posterior— y tenemos también treinta y cinco examinadores interinos por vacante, que es muy importante —hemos hecho una operación con Función pública, y agradezco desde aquí al Ministerio de Política Territorial y Función Pública su disponibilidad a entender las necesidades que teníamos—, que están haciendo ya el curso para su incorporación en breve. De hecho, esperamos que estén en sus destinos el día 28 de junio. Además, hemos conseguido del Ministerio de Política Territorial y Función Pública sesenta examinadores más, sesenta interinos por seis meses, en este caso, que también estarán en sus destinos a lo largo de este verano. Y tenemos también treinta y cinco examinadores de la oferta de empleo público de 2020, de acceso libre, que van a realizar ya la primera de las pruebas el 4 de julio, fecha en la que, por cierto, también concurrirán los candidatos al Cuerpo General Administrativo, especialidad de Tráfico, promoción interna, correspondientes a 2019-2020, que son cien plazas acumuladas. También estamos valorando la posibilidad de incrementar la bolsa de horas extra, para lo cual necesitaremos al Ministerio de Hacienda, como siempre. Como digo, somos conscientes del problema que teníamos con la plantilla de examinadores que nos encontramos, que era de 751 en 2018 y llegaremos a los 911 como consecuencia de las medidas que estoy diciendo. Insisto, se trata de identificar el problema —lo hemos identificado gracias a todos— e intentar poner los medios para resolverlo, y para poner los medios son fundamentales otros departamentos ministeriales con competencias en materia de recursos humanos y presupuestaria y también es fundamental esta Comisión, como siempre, contribuyendo a detectar esos problemas y a valorar las distintas vías de solución, vías de solución que a veces dejan algunas cosas pendientes de resolución, pero que sin duda acabarán siendo idóneas para resolver y para atender mejor el servicio público correspondiente a la Dirección General de Tráfico.

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

— **IMPORTE QUE ABONÓ LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO POR EL SERVICIO DEL TRANSPORTE DE LOS FUNCIONARIOS EXAMINADORES A LOS CENTROS DE EXAMEN EN EL AÑO 2019 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034816/0000).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)

**BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000899).**

El señor **PRESIDENTE**: Siguiente pregunta: Importe que abonó la Jefatura Central de Tráfico por el servicio de transporte de los funcionarios examinadores a los centros de examen en el año 2019. Para su formulación, tiene la palabra el señor Gamazo.

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

Señora subsecretaria, bienvenidos sean todos esos examinadores interinos. Ojalá hubiesen venido antes si hubiesen aceptado la propuesta del Partido Popular de esa bolsa de examinadores de Tráfico que desde junio del año pasado venimos haciendo.

Ya que estamos hablando de los funcionarios examinadores, en este caso del coste de su transporte a los centros de desplazados, y ya que compartimos tanto el Gobierno como la oposición, en este caso el Grupo Parlamentario Popular, la preocupación por la labor de los funcionarios examinadores, quiero aprovechar para comentarles una petición del colectivo examinador de Tráfico y comentarle un problema

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 12

de algunos funcionarios examinadores de la DGT, en concreto los funcionarios examinadores que aprobaron las pruebas selectivas para el ingreso en el Cuerpo de Gestión de la Administración Civil del Estado, de la oferta de empleo público de 2018. A principios de marzo, de este marzo, se les comunicó a través de sus jefes provinciales de Tráfico su reclasificación del puesto actual de examinador C1-C2, a examinador A2 nivel 20. El problema que les ha surgido es que en abril el Gobierno, su Gobierno, señora Goicoechea, ha cambiado de criterio y parece que ya no tiene en cuenta el personal que desempeña puestos de trabajo específicos, como los examinadores de Tráfico, que promocionan a un grupo superior. Nos cuentan que el Gobierno no piensa hacer las correspondientes modificaciones de nivel en los puestos específicos de origen, tal y como se ha venido haciendo hasta ahora, y el criterio que parece que van a tomar es que si el personal quiere promocionar a un grupo superior tendrá que aceptar ir a otro puesto de trabajo de cuerpos generales del C1 y A2, posiblemente mucho peor retribuido que el que tenían. Si eso es así, nadie entiende qué sentido tiene esa promoción. Usted sabe que el número de examinadores es deficitario. El Gobierno se encontró con un número de examinadores en 2018. El Gobierno del Partido Popular adoptó medidas en 2017, con esas 505 plazas que se crearon para mejorarlo, y usted se encontró con cierto trabajo hecho. Hemos trasladado constantemente al responsable de Tráfico y a usted el deficitario servicio público de exámenes y hemos criticado el sistema CAPA que usted defiende tanto. ¿Cómo el Gobierno, señora Goicoechea, en concreto su ministerio, el del Interior, no hace todo lo posible para no perder examinadores que no quieren irse, en este caso doce examinadores que han aprobado la promoción y a los que el Gobierno les dice que naranjas de la China, que no van a promocionar? ¿Cómo el Ministerio del Interior, por un lado, está incentivando que vengan examinadores interinos —usted nos ha dado la relación de los que van a venir inminentemente, con resoluciones suyas, señora subsecretaria, del 4 y del 11 de marzo— y, por otro, permite que salgan examinadores formados y con experiencia? Es ilógico. Es incomprensible, porque en la oferta de empleo público de 2019 están comprometidas 1000 plazas para promoción interna del Cuerpo de Gestión de la Administración Civil del Estado y en la oferta de empleo público de 2020, 1050. Si en la de 2018, que había 400 plazas, aprobaron quince examinadores, en las de los años 2019 y 2020 se puede estimar que el número sea superior. ¿Tiene pensado el Gobierno pasar por alto este problema o, por el contrario, va a proporcionar una solución a los examinadores que por derecho quieren promocionar? No tiene ningún sentido haber iniciado un procedimiento de contratación de interinos por falta de examinadores y, por otra parte, no contemplar una salida satisfactoria para ambas partes, tanto para los examinadores como para la DGT y dejar de mermar más aun si cabe el servicio público de exámenes, porque no nos sobra ningún examinador. Hacen falta más, muchísimos más. Señora subsecretaria, a los doce examinadores que aprobaron como resultado de la oferta de empleo público de 2018 al Cuerpo de Gestión de la Administración Civil del Estado se les comunicó que en sus jefaturas no existían puestos vacantes para poder ofertar. Esas limitaciones pueden hacer que se pierdan un total de doce funcionarios examinadores, doce puestos de trabajo, gente formada, gente con experiencia. Si el Gobierno no encuentra una justa solución al problema de estos examinadores, de estos funcionarios que han promocionado, estarán desincentivando al resto de funcionarios examinadores para que en un futuro se presenten a procesos selectivos de promoción interna. Señora subsecretaria, ¿piensa el ministerio, piensa el Gobierno iniciar con carácter urgente los trámites para la modificación de la relación de puestos de trabajo del puesto de examinador C1-C2 convirtiéndolo en un puesto adscrito a los subgrupos C1-A2, tal como le ha pedido recientemente la Asociación de Examinadores de Tráfico?

Expuesto este serio problema actual, que preocupa a doce examinadores y que puede mermar las capacidades de examen de la Jefatura Central de Tráfico, cuando no estamos para perder ni a una persona, estamos escasos de recursos humanos y todos son bienvenidos, nos gustaría que nos aclarara la situación y nos respondiera a la pregunta sobre el importe que abonó el Gobierno por el servicio de transporte de los funcionarios examinadores a los centros de exámenes desplazados de Tráfico en el ejercicio 2019.

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

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Señoría, vuelvo a decir lo mismo que he dicho a lo largo de esta comparecencia. Me encantaría disponer de más tiempo y de otro formato, porque los temas que plantea son sin duda apasionantes. Lo digo porque me he dedicado muchos años a la gestión pública y me parece apasionante todo lo que está planteando y responde a muchas de las reflexiones que estamos haciendo, de hecho, estaba utilizando usted el futuro sobre

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 13

decisiones que aún no se han tomado, pero me temo que el formato es el que es y, por tanto, lo primero que tengo que hacer es contestar a la pregunta que ha devenido en pregunta oral. Lo haré de la misma forma que lo he hecho en la anterior, haciendo referencia a la cuantía, que efectivamente fueron 227 982,70 euros en 2019 frente a los 337 854 que mencionaba antes. Como ya decía, el año 2020 ha sido un año excepcional, la limitación de movilidad ha afectado a todos los ciudadanos españoles y, por tanto, acercar algo que sabíamos que era tan importante y tan difícil en un momento de pandemia, tanto por las limitaciones de los ciudadanos, como por las limitaciones de los propios funcionarios, era una obligación. De ahí que hayamos hecho un mayor gasto público durante ese año, incluso las provincias —que sí las voy a mencionar, porque puede ser de interés— son distintas. Coinciden dos de ellas, Burgos y Castellón, con unas cuantías algo menores a las del año 2019 que he leído antes. En resumen, fueron menos las provincias en las que se recurrió a este mecanismo, a esta forma de desplazamiento. Fue en la Jefatura Provincial de Burgos, por 37 176; en la de Cáceres, por un valor de 45 789; la Jefatura Provincial de Tráfico de Cádiz también abordó esta medida, por un coste de 23 452; la de Castellón, al igual que en 2020, en este caso fueron 20 625 euros; la de León, 26 950, y la de Valencia, 77 990. Y me remito a la contestación por escrito que hicimos con el detalle contractual, que por supuesto facilitamos también a esta Comisión.

Menciona la bolsa. No quiero entrar en temas que no eran objeto de convocatoria porque me voy a ir de plazo y, como otras veces les he dicho, disponer de tan poco tiempo para preguntas tan sumamente interesantes y que dan para tanto contenido lo que va a hacer es empobrecer mi contestación y, por tanto, privarles a ustedes de conocimiento y a mí de la posibilidad de explicar suficientemente algunas cosas. Sin embargo, creo que incurre en una contradicción, señoría, y quizás tuviera que reflexionar sobre ello. La promoción interna es un proceso por el cual voluntariamente un funcionario concurre a otro cuerpo o escala de un grupo de titulación superior y esos grupos de titulación superior tienen a su vez otra posibilidad de puestos de trabajo con contenidos funcionales, niveles de responsabilidad y exigencias de capacitación distintas, lo cual supone que son funciones distintas de las que venían realizando con anterioridad. Me preocupan mucho esas doce personas. Aprecio su esfuerzo inmenso de promocionar mientras se está en el servicio activo y, además, en un servicio tan exigente como el de examinadores. Les felicito por ello y les deseo una larga trayectoria y carrera profesional como funcionarios del Cuerpo de Gestión, lo que ocurre es que los funcionarios examinadores no son del Cuerpo de Gestión, son del Grupo C1, no son A2. Ese es un tema sobre el que estamos reflexionando necesariamente. En cuanto a la bolsa, estamos en proceso. Las cuestiones técnicas en materia de personal son complejas en la Administración. Estamos procediendo a valorar cómo constituir esa bolsa para que nos dé muchísima más flexibilidad de adaptación.

Como he dicho, sus preguntas siempre son atinadas y van además por las líneas de reflexión y trabajo con las que estamos. Pero, de verdad, reflexione sobre esa contradicción entre cuál es, tanto a título personal como de organización, un proceso de promoción interna, lo que supone para los individuos que concurren a él y lo superan y lo que supone para la Administración disponer de profesionales que han acreditado una capacitación y una capacidad para acceder a otro tipo de funciones. Aun así, como bien decía, todo es en futuro y todo es hipotético. Por tanto, vamos ver cuál es finalmente la decisión que se adopta en relación con este tema y quizás más adelante podamos volver a hablar sobre ello cuando su señoría lo considere.

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

Muy brevemente, señor Gamazo. Un minuto, si quiere añadir alguna cosa.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Simplemente que estaremos expectantes a la solución en un futuro inminente, porque estos doce funcionarios necesitan una solución inminente y se quejan de que en sus jefaturas provinciales si que habría puestos de trabajo si se realizase esta reclasificación. Lo que ocurre es que esos puestos se están ocupando con comisiones de servicio y no los pueden ocupar ellos. Valórenlo, y si no vienen a petición propia, ya formularemos una petición de comparecencia para que nos cuente cómo queda este asunto.

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

Señora subsecretaria.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Evidentemente, estamos trabajando en ello y tendremos ocasión de hablar sobre el particular.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 14

- **PREVISIONES ACERCA DE APORTAR ALGUNA SOLUCIÓN A LA SITUACIÓN DE COLAPSO EN LOS EXÁMENES DE CONDUCIR EN LA PROVINCIA DE VALLADOLID Y DE REFORZAR LA PLANTILLA DE EXAMINADORES DE PRUEBAS PRÁCTICAS DE CONDUCIR (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034825/0000).**

AUTOR: CARAZO HERMOSO, EDUARDO (GP)

ALONSO PÉREZ, JOSÉ ÁNGEL (GP)

GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000900).

- **EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE EXAMINADORES DE LAS PRUEBAS DE CONDUCIR EN LA PROVINCIA DE VALLADOLID EN EL PERIODO 2018-2020 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034827/0000).**

AUTOR: CARAZO HERMOSO, EDUARDO (GP)

ALONSO PÉREZ, JOSÉ ÁNGEL (GP)

GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000901).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a las dos últimas preguntas, que se van a agrupar, sobre previsiones acerca de adoptar alguna solución a la situación de colapso en los exámenes de conducir en la provincia de Valladolid y de reforzar la plantilla de examinadores de pruebas prácticas de conducir y evolución del número de examinadores de pruebas de conducir en la provincia de Valladolid en el periodo 2018-2020. Para su formulación, tiene la palabra el señor Carazo.

El señor **CARAZO HERMOSO**: Muchas gracias, presidente.

Buenos días, señora Goicoechea. Comparece usted por fin en esta Comisión en un día triste para la democracia española y para el Estado de derecho en España, pero nuestro deber como diputados es continuar con nuestra labor de control y uno de esos deberes es precisamente traer a la Cámara las preocupaciones de nuestras circunscripciones. Hoy le pregunto concretamente por una demanda de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Valladolid, de Apaeva. Hay lugares en la vida por los que todos o casi todos pasamos, y uno de ellos son las autoescuelas. Yo creo que no es necesario remarcar en esta Comisión su importancia no solamente para generar empleo, sino también para dar una educación vial de calidad a nuestros conductores.

Esta pregunta tiene origen en una pregunta escrita del pasado mes de febrero, a petición de Apaeva. El Gobierno, como tantas otras veces, no nos responde o se va por los cerros de Úbeda o responde tarde, como es el caso, lo que lleva a que hayamos convertido esta pregunta escrita en una pregunta oral.

Hablaba usted, señora subsecretaria, de agenda. Los que hemos tenido alguna responsabilidad de gobierno en alguna Administración sabemos que las agendas son muy apretadas, pero también sabemos que son cuestión de prioridades. Por tanto, hay que ver si se da prioridad al Parlamento y al Congreso en su función de control o si se tiene como un elemento incómodo que no se quiere que controle a un Gobierno que no está muy acostumbrado al control y que no se caracteriza precisamente por su humildad. Las prioridades también marcan que se venga antes o después a esta Comisión.

Yendo al tema concreto de la pregunta, Apaeva, como usted sabe, había denunciado la situación de colapso de las pruebas prácticas que ocurrió en toda España. Después de la crisis del COVID, hubo que suspender la realización de pruebas prácticas durante varios meses a consecuencia de la pandemia. Ello originó un tapón de alumnos en espera de realizar estas pruebas, y a esto se unió la escasa dotación de examinadores en Valladolid, concretamente solo seis examinadores y un coordinador de exámenes para una provincia de más de 500.000 habitantes, lo que nos situaba como la quinta provincia con peor ratio de examinadores por habitante en toda España. El resultado fue que había que esperar mucho tiempo para realizar la prueba práctica del carné de conducir, lo que desincentivaba a los aspirantes a matricularse en las autoescuelas, que además no podían dar salida a sus alumnos y, por tanto, no podían recibir nuevos aspirantes. Ello tenía una repercusión negativa no solo en el tiempo que se tardaba en realizar esa prueba práctica de conducir, sino también en el empleo de un sector que estuvo muy golpeado durante esos meses por la crisis, como toda la economía española. Respondieron tarde, como digo, el 22 de marzo, si bien es verdad que lo hicieron con bastante precisión en una respuesta escrita. En ese momento hablaban de una plantilla teórica de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 15

ocho plazas, con seis efectivos en la práctica, pero tras las denuncias de Apaeva y de las autoescuelas y de este grupo parlamentario aportaron una solución, que era la incorporación de un nuevo examinador fijo en la provincia del Valladolid y, entre tanto, un examinador itinerante, en principio hasta el mes de marzo, hasta la incorporación de ese examinador fijo, de forma que la plantilla quedaría con siete examinadores fijos. Efectivamente, se produjo dicho refuerzo y además se ha anunciado una nueva contratación —usted se ha referido en una respuesta anterior esta mañana a un examinador interino por el plazo de seis meses— que aún no se ha producido. Nos gustaría que nos concretara en qué fecha se va a producir la incorporación de ese examinador interino. Desde el Grupo Popular creemos que estas incorporaciones son positivas y van en la buena dirección, pero no son suficientes. Sigue existiendo una acumulación de alumnos pendientes de examen, que se verá acentuada en verano al reducirse los horarios, y además de los siete examinadores que existen en la actualidad en la provincia de Valladolid, uno está en edad de jubilación ya y otro por razones personales es muy posible que se traslade pronto a otra provincia. Por tanto, como digo, ha habido avances —los reconocemos y los agradecemos—, pero se encuentra en una situación muy precaria.

También en su respuesta hablaba de un convenio con la Guardia Civil para que efectivos de la Guardia Civil en situación de reserva pudieran realizar funciones de examinadores de Tráfico. Me gustaría que nos dijera en qué situación se encuentra dicho convenio.

En definitiva, señora subsecretaria, se han dado pasos en la buena dirección para reforzar la plantilla de examinadores que tanta falta hace en la provincia de Valladolid, pero es necesario y urgente seguir dotando de plazas al menos hasta las ocho fijas, teniendo en cuenta que es posible que en un futuro próximo pueda existir la necesidad de que haya que cubrir dos plazas más que pueden quedar vacantes en los próximos meses. De ello no solo depende la agilidad con la que los aspirantes puedan obtener el carné de conducir, sino también el futuro y el empleo de un sector que contribuye de forma decisiva a la seguridad vial como son las autoescuelas. Por tanto, le agradezco esas incorporaciones que ha habido, pero me gustaría conocer si tienen intención de reforzar más en los próximos meses las plantillas de examinadores de pruebas prácticas de conducir en la provincia de Valladolid y así solucionar el colapso que en los últimos meses se ha producido en los exámenes.

Muchas gracias.

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

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

Muchas gracias, señoría. La evolución de examinadores ha sido la siguiente en Valladolid: en 2018, nueve; en 2019, nueve, y en 2020, siete. Con los procesos selectivos derivados de las ofertas de empleo público que se publican anualmente está prevista la incorporación de cuarenta nuevos examinadores en el mes de mayo, treinta y nueve como he dicho en una contestación anterior, una vez que finalice el proceso selectivo al cuerpo general administrativo de la Administración General del Estado. Ya estaba prevista la incorporación de un examinador a la Jefatura Provincial de Tráfico, pues bien, a fecha de hoy, ya se ha producido la incorporación, como decía, de los funcionarios examinadores a las jefaturas de destino, incluido por supuesto el de la provincia de Valladolid.

En cuanto a los interinos, la Dirección de Tráfico ha obtenido la autorización, como decía antes, para proceder al nombramiento del personal funcionario interino del cuerpo general administrativo, especialidad tráfico. Se ha autorizado el nombramiento de treinta y cinco, y sobre la base de esta autorización se ha celebrado el proceso selectivo. Los treinta y cinco funcionarios interinos están realizando el curso que finaliza el próximo día 25 de junio. De esta forma, el día 28 de junio estarán en sus destinos cumpliéndose la previsión realizada si no hay ninguna incidencia. De ellos, uno será destinado también a la Jefatura Provincial de Tráfico de Valladolid. Este funcionario interino cesará en su puesto cuando ese puesto se provea con un funcionario de carrera derivado del proceso selectivo para el acceso al cuerpo general administrativo de la Administración General del Estado, especialidad tráfico, por acceso libre derivado de la oferta de empleo público de 2020.

Por otra parte, se autorizó también un paquete de sesenta funcionarios interinos, en este caso por acumulación de tareas y por tanto con un plazo limitado e improrrogable de seis meses. Pues bien, se ha realizado también el proceso selectivo para la elaboración de las relaciones de candidatos para ser nombrados interinos, y de los interinos seleccionados, dos se destinarán a la Jefatura Provincial de Tráfico de Valladolid. El curso de los nuevos sesenta funcionarios interinos empieza el 5 julio y estarán en su destino —en principio es lo que tenemos previsto— el 2 agosto, cumpliéndose así la previsión realizada si no hay ninguna incidencia. También está prevista la convocatoria de un concurso de examinadores en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 16

el segundo semestre de 2021. En cuanto a la nueva oferta de empleo público, la de 2020 —35 plazas, ya lo he dicho antes—, se convocará el próximo 4 julio, fecha en la que comenzará la realización de las pruebas. En esta prueba se llevará a cabo el examen correspondiente al cuerpo general administrativo, promoción interna, correspondiente tanto a 2019 como a 2020, por tanto, son cien plazas acumuladas. La incorporación de estos examinadores tanto los de carrera como los interinos elevará la plantilla, como decía antes, a los 911 examinadores, que es la cifra más alta desde hace más de un década.

Por otro lado, y al objeto de facilitar la celebración de exámenes, como decía antes también, estamos valorando la posibilidad de que la Dirección General de Costes Personal del Ministerio de Hacienda autorice un incremento de la bolsa de horas disponibles, con lo cual también mejoraríamos la rentabilidad de nuestros efectivos incrementando el número de horas trabajadas.

En cuanto al sistema, si bien no lo ha mencionado antes el señor Gamazo, estamos todavía trabajando con CAPA, como bien decía, para mejorar los procedimientos de examen. Con ello, estamos intentando hacer una gestión macro, ya que mirar únicamente la situación de una provincia puede distorsionar la valoración de la situación de la plantilla en el conjunto del territorio. Es cierto que Valladolid nos preocupa, pero no menos ni más que otras zonas de nuestro territorio en las cuales tenemos problemas. Además, son problemas que se generalizan también con otros cuerpos del Estado porque sabemos que son zonas que no producen, que son deficitarias en la producción de opositores. Sin embargo, tenemos servicios públicos que mantener y tenemos problemas de cobertura de puestos. Hemos intentado hacer un análisis global de nuestras necesidades y administrar algo que por definición es escaso, que son los recursos disponibles. Insisto, eso es lo que hemos pretendido siempre hacer: detectar los problemas, priorizar la atención de esos problemas, valorar cuáles son los recursos de los que disponemos para atenderlos y tomar decisiones que en ocasiones tienen que ser decisiones difíciles y valientes. Como no disponemos de todos los recursos posibles tenemos que hacer una administración de los mismos y, por tanto, es imposible satisfacer al cien por cien todas las expectativas, pero eso es gestionar, eso es tomar decisiones de gestión en el ámbito público y en el Gobierno. Por cierto, la calificación del día ya la han hecho dos veces, creo que será en otros foros en los que tendrá que valorarse, pero eso es gestionar y adoptar decisiones por el Ejecutivo que tiene competencias en el ámbito político. Por tanto, eso es lo que pretendemos hacer: solucionar problemas y hacerlo además con carácter estructural, permanente, mirando al futuro y a la mejor resolución de las necesidades de nuestras ciudadanas y ciudadanos. Eso es lo que pretendemos, no me voy a extender nuevamente con las cifras que ponen de manifiesto el absoluto respeto que tenemos desde el Gobierno y desde el Ministerio del Interior y que tengo yo misma por esta Comisión y por este Congreso. Me sorprende a veces que sean tan incisivos con algunas de nuestras excusas, por cierto, algunas después de que las invitaciones se hubieran efectuado con menos de una semana de antelación. Quizás sea una cortesía parlamentaria que se suele tener, pero eso me ha ocurrido al menos en dos ocasiones e incluso una de las citas que se me propuso coincidía con la celebración de la Comisión General de Secretarios de Estado y Subsecretarios. Por supuesto que priorizo, pero la obligación de asistencia a la Comisión General de Secretarios de Estado y Subsecretarios es obligada para una subsecretaria, como es mi caso.

Como digo, tenemos un volumen de preguntas que ha multiplicado sensiblemente las que han recibido otros Gobiernos. Tengo por aquí cifras, que resultan muy llamativas. Las preguntas recibidas se han multiplicado por dos y en algún caso hasta por cinco respecto a la legislatura de 2016, pero también lo ha hecho nuestro porcentaje de contestación. Así que supongo que cuestionarnos a nosotros el cumplimiento de nuestras obligaciones o nuestro espíritu democrático, y no hacerlo con Gobiernos anteriores, quizás porque pertenecían a ellos, entre dentro de ciertos juegos. Quizás yo soy muy gestora y no me gustan determinados juegos. Queremos ser muy serios, queremos identificar problemas para resolverlos lo mejor posible y queremos contar con esta Comisión y con sus señorías porque creo que es la obligación del Ejecutivo contar con el Parlamento y contar con ustedes —yo creo que estas preguntas lo reflejan— para identificar cuáles son los objetivos sobre los que tenemos que ir y a partir de ahí adoptar las decisiones que como gestores nos corresponda, siempre con ánimo de hacer las cosas lo mejor posible, con soluciones que resulten estructurales y perdurables y que demos el mejor servicio público posible a nuestras ciudadanas y ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora subsecretaria.
Señor Carazo, muy brevemente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 17

El señor **CARAZO HERMOSO**: Seré muy breve, presidente.

Ha dicho que se ha multiplicado el número de preguntas escritas al Gobierno, eso es un mérito de la oposición que trabajamos mucho y le agradezco que nos lo reconozca en esta Comisión.

Nosotros somos un partido nacional, lógicamente yo soy diputado por Valladolid y por tanto no le pido que se preocupe más por Valladolid, pero tampoco menos, que tenga presente esta situación y que se sigan dando pasos —he dicho que ya se ha hecho— en la buena dirección para solucionarlo. Me gustaría que si pudiera nos comentara, porque no lo ha hecho, el convenio con la Guardia Civil, si se ha dado algún paso a ese respecto.

Le agradezco mucho su respuesta. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señora subsecretaria.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Señorías, por supuesto, no nos vamos a preocupar menos por Valladolid ni por ninguna de las otras provincias de España porque esa es nuestra obligación, pero sí quería decirle que nuestros recursos son finitos. Esa es la definición básica del recurso en el ámbito económico, pero sirve para otros también, como para el ámbito de los recursos humanos. Dado que los recursos son finitos y hay que hacer una elección de cuál es el uso de los mismos tenemos que hacerlo con una visión de conjunto y de ámbitos en España que nos preocupan por la falta de disponibilidad de funcionarios públicos de la Administración General del Estado. Evidentemente, Valladolid, como se ha visto, es uno de los objetivos de trabajo y le agradezco que así lo reconozca. Entre esos recursos finitos estamos trabajando efectivamente con la Dirección General de la Guardia Civil, con ese convenio que nos gustaría poder llevar adelante. Creemos que contar con efectivos que han estado en la Agrupación de Tráfico y que, por tanto, tienen no solo la formación y la preparación sino esa experiencia magnífica que da el estar en nuestras vías, con ese sacrificio constante todos los días de estar contribuyendo a la seguridad en las vías públicas —algo por lo que siempre damos las gracias a nuestra Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil—, sería para todos nosotros y, por supuesto para la Dirección General de Tráfico una magnífica incorporación. Así que vamos a trabajar intensamente por que así sea.

Muchas gracias.

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

Quisiera referirme brevemente a tres cuestiones. En primer lugar, quiero agradecer la presencia del director general de Tráfico, el señor Navarro, que nos ha acompañado en esta parte de la sesión. En segundo lugar, recogemos, señora subsecretaria, su disposición para venir a la Comisión a contarnos cuestiones más amplias que las propias preguntas. Yo les sugiero a los grupos parlamentarios la petición de su comparecencia y a usted también a petición propia, porque sería una buena cosa que pudiéramos iniciar el periodo de sesiones próximo con su comparecencia en el sentido que usted ha planteado. Y, por último, una cuestión de Reglamento. Las convocatorias de la Comisión se hacen de acuerdo con el Reglamento, que indica que las preguntas escritas convertidas en orales tienen que incluirse en el siguiente orden del día de la Comisión que se celebra. La Comisión tiene sus fechas y sus acuerdos y se tienen que incluir reglamentariamente. Por tanto, el tiempo con el que se produce esa solicitud viene previsto en el Reglamento de la Cámara. Muchas gracias.

Suspendemos cinco minutos la sesión. **(Pausa)**.

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 NACIONAL DE AUTOESCUELAS (LORCA SÁNCHEZ). (Número de expediente 219/000545).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pueden tomar asiento aquellos que vayan a participar en la sesión que vamos a continuar. Como he dicho al comienzo de esta sesión, celebramos las comparecencias previstas en el orden del día relacionadas con la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030. Recibimos, en primer lugar, al presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas, a don Enrique Lorca Sánchez, al que agradecemos su presencia en esta Comisión. El orden establecido para el desarrollo de la comparecencia es como el que hemos hecho hasta ahora. En primer lugar, el compareciente tendrá una intervención de quince o veinte minutos, luego intervendrán los grupos parlamentarios para formular preguntas concretas, y finalizará el compareciente por otros diez minutos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 18

Sin más dilación, agradeciéndole su presencia, le damos la palabra al señor Lorca Sánchez. Señor Lorca, cuando usted quiera.

El señor **PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN NACIONAL DE AUTOESCUELAS** (Lorca Sánchez): Muchas gracias, señor presidente.

Muy buenos días, señorías. En primer lugar, quería agradecer, como no podía ser de otra forma, el tener a bien que la Confederación Nacional de Autoescuelas pueda comparecer hoy aquí ante ustedes, ante la Comisión de Seguridad Vial para dar nuestro punto de vista y aportar nuestro granito de arena a la hora de mejorar la seguridad vial.

La CNAE es una organización que tiene más de cincuenta años de historia y que siempre ha estado trabajando y lo seguirá haciendo para mejorar la seguridad vial, a través de una formación de calidad. Nos toca hablar sobre la estrategia de esta década, la década 2021-2030, y la Organización Mundial de la Salud cifra en un número de fallecidos muy alto, estamos hablando de 1 350 000 personas que fallecen al año por siniestros viales, aproximadamente 50 millones de heridos y en España en el año 2019 —el año 2020 no es muy representativo por los motivos que todos ustedes conocen— tuvimos 1755 fallecidos, es decir, son cifras alarmantes. Tengan en cuenta que la COVID-19, desde el inicio de la pandemia, se ha cobrado la vida de muchísimas personas, pues los siniestros viales todos los años se cobra aproximadamente un poco menos de la mitad de lo que se ha cobrado la COVID-19. Por tanto, estamos ante una pandemia que tenemos año tras año y para la que de momento no hay vacuna. Intentaré en estos minutos que me han dado la oportunidad para expresar nuestro punto de vista y aportar ciertas líneas que pudieran intentar buscar esa vacuna para los siniestros viales. La Asamblea General de Naciones Unidas es la segunda década que afronta con el objetivo de reducir al 50 % los fallecidos graves por siniestros viales, ya empezó en la década anterior, 2011-2020. Por cierto, no alcanzó el objetivo y esta década vuelve a retomar ese objetivo de reducirlos al 50 %. A ver si es posible, y entre todos lo conseguimos.

Quiero trasladarle unos datos. Según la Dirección General de Tráfico en el informe de las principales cifras de siniestralidad vial en España en 2019 —le leo literalmente—: En relación con los comportamientos de riesgos las distracciones fueron el factor concurrente más frecuente en accidentes mortales por cuarto año consecutivo —estuvieron presentes en un 28 %—, seguidas del consumo de alcohol —presentes en un 25 %—, y la velocidad —presente en un 23 %—, obligándonos a redoblar nuestros esfuerzos en materia de formación, sensibilización —por favor, quédense con esta palabra: sensibilización— y vigilancia en comportamientos de riesgo. También les apporto datos sobre el cinturón de seguridad, pues sorprendentemente en los siniestros fuera de poblado uno de cuatro fallecidos no llevaba el cinturón de seguridad puesto. La Comisión Europea en un informe establece como objetivo aumentar la seguridad de las carreteras de la Unión Europea, reduciendo los comportamientos peligrosos, mejorando la capacidad de conducción y aumentando la concienciación —volvemos a sacar la palabra concienciación, además de sensibilización— sobre los riesgos. En otras palabras, formación y concienciación como ejes principales de la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030.

Desde la Confederación Nacional de Autoescuelas, CNAE, queremos actuar sobre tres ejes principales: la concienciación, la formación y la sostenibilidad. No confundamos, por favor, lo que es formación con concienciación. La formación la llevamos impartiendo durante muchos años, es susceptible de mejora y hemos hecho algunas propuestas a la DGT, pero la concienciación desde nuestro punto de vista todavía tiene mucho terreno por delante y es una asignatura que tenemos pendiente. Si examinamos los factores que están provocando las muertes en carretera —las distracciones, sobre todo por el móvil, el exceso de velocidad, no usar el cinturón de seguridad y consumir drogas y alcohol—, todo el mundo los conoce, no hace falta que nadie nos los enseñe. Yo estoy seguro de que si a cualquiera de ustedes o cualquier ciudadano le preguntáramos si creen que es correcto conducir a una velocidad excesiva, o habiendo consumido alcohol o drogas, o no ponerse el cinturón, o mirar el móvil mientras conduce, todo el mundo contestaría de una manera correcta. Pero el hecho es que no lo están haciendo. ¿Por qué no lo hacen? Porque no están concienciados, porque no están sensibilizados.

Les voy a leer rápidamente los datos de una encuesta, el VI informe de distracciones de BP, Castrol y RACE. Se trata de una encuesta realizada a 2100 encuestados donde el 96 % de los encuestados confiesa haber visto a alguien hablando por el móvil mientras conduce, el 80 % de forma habitual; el 18 % de conductores confiesa haber usado las redes sociales mientras conducía, el 12 % de forma habitual. El porcentaje aumenta hasta el 17 % entre jóvenes de 18 a 24 años, cuando en 2014 solo era un 0,15 %.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 19

Derivados de estos usos del móvil al volante, aproximadamente 530 000 conductores reconocen haber sufrido un percance o siniestro por culpa de una distracción. Habitualmente en las carreteras cuando vamos por una autovía y un vehículo hace alguna maniobra extraña y lo adelantamos vemos que está con el móvil. Esa es la realidad que tenemos, señorías, y tenemos que hacer algo. El posicionamiento de CNAE, conjuntamente con la inmensa mayoría de expertos en seguridad vial, instituciones y universidades, es que el factor humano como bien saben está presente en más del 90 % como causante de los siniestros viales. Por lo tanto, debemos incidir en ese factor humano.

Nosotros apuntamos dos líneas interesantes o importantes de cara a la mejora de la seguridad vial. La primera es el modelo examen. El modelo examen que tenemos nos condiciona la formación que impartimos las autoescuelas, es susceptible de mejorar. El examen teórico está basado en un modelo memorístico, pero ya sabemos que el 80 % de todo lo que memorizamos en unos pocos días se olvida. En Reino Unido implementaron hace unos años los videos de percepción de riesgo para acometer ese examen, y desde que lo implementaron se ha reducido la siniestralidad en un 11,3 %.

Respecto al examen práctico, les tengo que decir que tres de cada cuatro fallecidos fuera de poblado ocurre en carreteras convencionales y, sin embargo, la formación que damos las autoescuelas, en la inmensa mayoría de los casos, no discurre por ese tipo de vías, no porque no queramos sino porque los alumnos normalmente quieren practicar por donde se va a realizar el examen. Por tanto, entendemos que el examen debería incluir ese tipo de vías, si bien es verdad que están muy alejadas y ya saben ustedes, señorías, la carencia que tenemos de funcionarios examinadores, eso implicaría mayor tiempo, por tanto, menor número de pruebas. Si no conseguimos mayor número de examinadores y que podamos ampliar el tiempo de examen práctico, recomendamos —y así lo hemos propuesto a la Dirección General de Tráfico— que sea obligatorio que los alumnos antes de ir a examen hayan recibido una formación en este tipo de vías, un número determinado de kilómetros. Con las nuevas tecnologías es muy fácil, ya lo tenemos desarrollado desde la propia confederación porque con la geolocalización se puede acreditar y atestiguar que se ha recibido ese tipo de formación. Al igual que la conducción nocturna, hay estudios que evidencian que por kilómetro recorrido el índice de siniestralidad en conducción nocturna, durante la noche, es mucho más elevado que en condiciones diurnas.

La otra línea es la implementación de los módulos de concienciación y sensibilización obligatorios y presenciales, que creemos que son fundamentales. Es muy importante aportar evidencias. Les comento —creo que lo saben— los cursos de recuperación de puntos. Esos cursos de recuperación de puntos ya incorporan parte de ese módulo de concienciación. Les tengo que decir que de 850 000 conductores que han pasado por las aulas desde el año 2006 —cuando se implementó— hasta el año 2020 solamente 1850 son reincidentes, es decir, tenemos una tasa de éxito del 99,8 %. Hay dos estudios académicos. El primero lo ha realizado la Universidad Politécnica de Madrid, con una muestra de 4049 encuestados conductores que han pasado por esos cursos, donde dice que el 93 % de los asistentes afirma sentirse concienciado; el 97 % afirma que pondrá en prácticas conductas más seguras; el 76 % afirma que si hubiese recibido esta formación cuando obtuvo el permiso no hubiera cometido infracciones; el 93 % afirma que el resto de conductores debería realizar este curso con lo que mejoraría la seguridad vial. Hay otro estudio de la Universidad de Valencia, en este caso con una muestra de 2613 conductores, cuyos datos no voy a relatar porque son muy similares. Señorías, estos cursos se llaman de sensibilización y reeducación vial. Creo que es incongruente que estemos reeducando si primeramente no hemos educado. Estamos muy convencidos que si todos los aspirantes a obtener permiso de conducir recibieran estos módulos de concienciación muy probablemente cometerían muchas menos infracciones y, lo que es más importante, reduciríamos de una forma significativa la siniestralidad vial.

Me voy a pasar ahora a los famosos vehículos de movilidad personal y bicicletas. Esta mañana he leído las noticias que decían que el Fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, ayer hacía alusión a este tipo de vehículos. Yo les voy a hacer una serie de preguntas, por ejemplo, si estos conductores de vehículos que comparten vía pública con el resto de usuarios, con el resto de vehículos, son peatones o son conductores y si deben respetar, por tanto, las normas de circulación y señales. Las respuestas son obvias, sin embargo, no reciben ningún tipo de formación. La Sociedad Española de Medicina Intensiva Crítica y Unidades Coronarias ya nos alertó hace unas semanas del incremento notable de ingresos en UCI por traumatismo craneoencefálico u otro tipo de lesiones del usuario de estos tipos de vehículos. Por tanto, desde la Confederación Nacional de Autoescuelas abogamos por que se implemente una formación intensiva, una formación concreta de unas cuatro horas, una mañana o una tarde, pero que puedan tener algunas nociones porque van a compartir la vía con el resto de usuarios. A modo de ejemplo, las motos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 20

náuticas, que creo que todos conocemos, que están en los mares donde no hay semáforos ni intersecciones son mucho más fáciles para llevar, pero hace falta sacarse lo que antes llamaban un titulín, ahora creo que es patrón de moto náutica.

Formación sobre el ciclo vital. Creo que es fundamental que a lo largo de la vida podamos recibir algún tipo de formación en algo tan importante como es la seguridad vial donde nuestra vida y la de los demás pueden estar en juego desde el colegio hasta en el ámbito laboral. Me refiero a la seguridad vial laboral, de la que tanto han oído hablar, donde la inmensa mayoría de bajas del entorno laboral vienen producidas por esos recorrido *in itinere*, en misión. ¿Y qué decir de los conductores veteranos? Donde a la hora de abordar unas rotondas la inmensa mayoría no conoce cómo funcionan los ADA, los sistemas de ayuda a la conducción. Estimamos que sería muy interesante que se pudiera recibir una serie de horas cada equis años de actualización.

Ahora voy a pasar al capítulo famoso ya, lamentablemente, de los examinadores. Quiero decirles que, a la hora de programar la enseñanza, para las autoescuelas es muy importante tener una fecha de examen, pero no tener solamente una fecha sino poder examinar a los alumnos que están preparados porque si no, se trastoca esa formación y eso afecta también a la seguridad vial.

Quiero agradecerles, y creo que es justo, la labor de sus señorías, de todas las que están aquí, porque están muy implicados con este problema, y también es justo reconocer la labor que está haciendo la Dirección General de Tráfico, en primera persona, su director general, la secretaria general, subdirectora y sus equipos porque están poniendo toda la carne en el asador y están intentando que este problema pase a la historia. Les recuerdo que llevamos más de veinte años con este problema, se ha creado la figura de los interinos, y en breve dispondremos de una cantidad interesante, pero no suficiente, ya lo comento aquí también. Estamos contentos con el trabajo que se está haciendo, pero no podemos bajar la guardia. Tenemos que seguir trabajando, porque los alumnos siguen demandando las pruebas, el examen. Les recuerdo que los alumnos quieren su permiso de conducir para su movilidad, para tener libertad de movimientos, para acceder al mercado laboral, para acceder a las oposiciones, sin perder de vista que nosotros, como empresa, necesitamos trabajar y que, para ello, tenemos que poder examinar. Estamos relativamente contentos, como he dicho anteriormente, con la figura del interino, porque nosotros sufrimos la estacionalidad, pero necesitamos imperiosamente, mientras eso se va acompasando, horas extraordinarias para este verano, porque tenemos muchos alumnos que están esperando.

Si me lo permiten, les daré un pequeño tirón de orejas, porque cuando ustedes están en la oposición reclaman que haya examinadores y cuando han estado gobernando no han solucionado el problema. Es decir, al final, los unos por los otros, la casa sin barrer: llevamos más de veinte años con esta lacra, que está afectando mucho a la sociedad. Les recuerdo que el alumno paga una tasa para recibir ese servicio. Les pido por favor que arminen el hombro, que sean constructivos, que no lo utilicen como instrumento político y que solucionen, de una vez por todas, el problema del número de examinadores.

Voy terminando. Les quería comentar que vendrán algunos que les hablarán de nosotros diciendo que somos autoescuelas tradicionales, en sentido peyorativo, que somos arcaicos. Pues tengo que decir que en el año 2015, según un informe de la OCU, el 92% de las autoescuelas ya estaban digitalizadas; pero es que después de la pandemia el cien por cien ya está más que digitalizada. Es más, nosotros cuando damos formación *online* lo hacemos, en la mayoría de los casos, en *streaming*, es decir, en directo, porque podemos interactuar con los alumnos, mientras que alguna que otra plataforma obedece más a un criterio económico y no tiene esa interacción, porque hay una cantidad superior. No obstante, aunque para Confederación Nacional de Autoescuelas el paso hacia la formación *online* y la digitalización es interesante y necesario, las vemos como un complemento. Abogamos firmemente por unos módulos de concienciación, como he dicho anteriormente, y, además, que sean presenciales, porque el nivel de atención, la capacidad de interacción o la dinámica de grupo son inmensamente mayores, algo que está más que acreditado. Hemos visto que nuestros hijos, nuestros amigos en la universidad, incluso los profesores universitarios y de instituto prefieren las presenciales que las *online*. Por tanto, *online* sí, pero como complemento. De hecho, en un estudio de la Comisión Europea del año 2017 sobre la formación, los exámenes y la actitud física de los conductores se recomienda que esa concienciación y esa sensibilización se hagan de forma presencial.

No sé, señor presidente, cómo vamos de tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Cuatro minutos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 21

El señor **PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN NACIONAL DE AUTOESCUELAS** (Lorca Sánchez): Perfecto.

Voy a abordar el tema de la sostenibilidad. Las autoescuelas son un factor clave para promocionar el uso del vehículo eléctrico y del vehículo híbrido. Les voy a hablar del código 78, que es aquel que nos ponen cuando obtenemos el permiso de conducir con un vehículo automático. ¿Qué quiere decir esto? Que solamente vamos a poder conducir vehículos automáticos. Esto condiciona mucho a los alumnos que quieran obtener el permiso de conducir y a las autoescuelas, cuya inmensa mayoría seguimos funcionando con vehículos manuales. La Confederación Nacional de Autoescuelas tiene el honor de presidir la Asociación Europea de Autoescuelas y, por tanto, somos concededores de esos países nórdicos, que cada vez son más partidarios de que se pueda usar ese vehículo automático. El vehículo manual poco a poco va estando en desuso. Por lo tanto, lo que promovemos es que se pueda utilizar el vehículo automático —les recuerdo que los híbridos y los eléctricos son automáticos— en las autoescuelas y que no tengan ese lastre, el del código 78. Sí que es verdad que hay una directiva. ¿Cómo se supera? Como están haciendo Alemania y Francia: recibiendo una formación en vehículo manual en la autoescuela para que pueda complementar esa carencia, si solamente se saca el permiso de un vehículo automático. Las asociaciones de usuarios de vehículos eléctricos dicen que el que prueba un vehículo eléctrico se enamora. Pues hagamos que todos los aspirantes, que todos los futuros conductores, prueben un vehículo eléctrico. ¿Cómo? A través de la autoescuela. Promocionen subvenciones para que las autoescuelas puedan comprar estos vehículos eléctricos.

A modo de conclusión, quiero decir que también formamos parte de la Asociación Iberoamericana de Centro de Formación Vial, con la que en los últimos días hemos mantenido distintas reuniones. Señorías, se sorprenderían del nivel de formación, del nivel de educación vial y de la cantidad de siniestros que hay. Me han hecho retrotraerme a la situación que teníamos aquí en España hace años. Ahora estamos en una situación parecida. Afortunadamente hemos crecido mucho, hemos mejorado mucho como país, reglamentando, legislando. Ya no somos, y no me lo tomen a mal, el norte de África, somos Europa, podemos sacar pecho y sentirnos orgullosos de nosotros mismos. Hemos evolucionado mucho, estamos en el puesto cuarto del *ranking* de la Unión Europea de fallecidos por millón de habitantes. Estamos muy orgullosos, pero todavía tenemos que mejorar y tenemos que seguir avanzando. Por lo tanto, señorías, le pido que sean valientes, que legislen, que reglamenten. La confederación nacional propone lo que ya he dicho anteriormente, que, a modo de resumen, es la implementación de un módulo de sensibilización y concienciación obligatorios y presenciales, unos exámenes que estén mejorados, una formación para los usuarios conductores de vehículos de movilidad personal y bicicletas, formación a lo largo del ciclo vital, a lo largo de la vida, y una plantilla de examinadores acorde a lo que la sociedad necesita. Nosotros como sociedad y ustedes como legisladores tenemos la responsabilidad de hacer todo lo posible para reducir esta lacra que tantos muertos y sufrimiento está provocando.

Muchísimas gracias por su atención y quedo a su disposición.

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

Vamos a dar la palabra a los grupos parlamentarios. En primer lugar, el Grupo Plural. ¿Va a intervenir? (**Denegación**). Por el Grupo Republicano, la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente. Bienvenido, Enrique. Te agradezco enormemente tus explicaciones, que han sido muy ilustrativas.

Es de sobra conocido que nuestro grupo parlamentario aboga siempre por una formación de calidad, y más ahora que vemos un aumento de los accidentes de tráfico, tal como has comentado, por distracciones y por el aumento de vehículos para la movilidad personal. Nos gustaría poner en valor el papel del profesor de formación vial, puesto que tenéis un papel central. ¿Creéis que sería necesaria una reordenación para dignificar la profesión de los profesores de formación vial y valorar adecuadamente el trabajo pedagógico que realizáis para conseguir conductores más seguros y responsables? A nuestro entender, la formación continua en materia de seguridad vial es imprescindible —estamos totalmente de acuerdo con todas las explicaciones que nos habéis dado—, pero desde que se obtiene el permiso de conducir hasta que finaliza la vida como conductor no se recibe ninguna otra formación. Por tanto, tendríamos que buscar el mejor momento para formar. Está claro que la materia de tráfico es viva, que es muy cambiante, que cada vez hay vehículos nuevos, con mejoras muchos de ellos. Pensamos que quizás la renovación del permiso de conducir sería un buen momento para hacer esta pequeña formación. No hace falta que le explique que ahora para renovar el carné de conducir solo es necesario ir a un centro médico, que muchas veces las visitas a este centro médico dejan mucho que desear y que, por tanto, no sabemos si se está facultado al cien por cien para renovar el carné. Con los cursos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 22

de reeducación y sensibilización para recuperar puntos del permiso de conducir se ha demostrado que hay un antes y un después en la seguridad vial, porque se hace mucha labor con los familiares y con los psicólogos cuando se producen siniestros. Quizás lo idóneo sería que hiciéramos estos cursos en el momento de renovarnos el carné de conducir. Ya sabemos que usted considera en su estrategia que el conductor necesita formación continua, pero nos gustaría que nos concretara cómo debería ser. ¿Le parece bien el ejemplo que le he puesto o tienen una opción mejor? También me gustaría saber si cree que, a la hora de sacarse el carné, se tendría que educar y concienciar a las personas de que lo más importante es la vida. El objetivo de una persona que va a una autoescuela, y esto lo sabréis más vosotros, es simplemente aprobar.

Ya nos ha hablado también de los nuevos conductores con vehículos eléctricos o híbridos. Está claro que cuando has probado un vehículo automático cuesta mucho volver atrás. Pero lo más importante de los vehículos eléctricos o híbridos no es solamente la sostenibilidad sino también, como vehículos modernos, la cantidad de ADAS que llevan y la seguridad que dan a sus conductores, la protección. Nos gustaría que nos diera alguna idea de cómo promocionar estos vehículos y qué facilidades podríamos ofrecer para que opten por ellos.

Gracias.

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

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

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

Usted nos ha dado las cifras de este año de pandemia y quería saber si las ha comparado con las cifras del año anterior, cuando no hubo pandemia. Es decir, quisiera saber si se han incrementado los accidentes de tráfico, incluso con los tres meses o más de confinamiento que hemos tenido, porque eso sería ya brutal. Por eso, como no me ha quedado muy claro, me gustaría que me lo aclarara.

También ha dicho que uno de cada cuatro fallecidos en accidentes de tráfico iba sin cinturón, pero me gustaría saber, porque creo que es bastante importante, si esas personas que iban sin cinturón iban en las plazas traseras o delanteras y en qué proporción. Si no lo sabe, le agradecería que nos lo hiciera llegar. Por otro lado, usted ha hecho referencia a las vías fuera de la población. Dice que se deberían hacer prácticas en la autoescuela —usted es un profesional de esto y probablemente tenga razón—, pero también habrá que tener en cuenta que muchas de las vías están en mal estado y su mala conservación y que la señalización es defectuosa. No hay más que irse determinadas zonas del norte de España donde, debido a su orografía, tienen este tipo de vías. Dan auténtico miedo. En cuanto a lo que demandan los examinadores, el Grupo Parlamentario VOX está de acuerdo.

Por último, quería entrar en el tema de los coches eléctricos y los híbridos. Yo creo que no hay que promocionar más este tipo de vehículos. Hay que dejar a los españoles que se compren el vehículo que quieran, sea eléctrico o no, el que sea asequible a sus bolsillos. Hoy en día los vehículos eléctricos de cierta calidad, con las prestaciones de un coche convencional y con la autonomía que se necesite, solo pueden comprarlos los muy privilegiados. Respecto a toda esta locura que se ha organizado alrededor de la excelencia del vehículo eléctrico solo voy a dar un dato, que puede dar mucho que pensar, no a favor ni en contra de los vehículos eléctricos, pero de sentido común: el día de mayor contaminación en Madrid este año se produjo, precisamente, con la famosa borrasca Filomena, el día 8 de enero, con todo el parque móvil en el garaje, con todos los coches aparcados, ni siquiera funcionaban los vehículos de emergencia. Por tanto, toda esta histeria de corrección política que hay ahora en torno al coche eléctrico debe ser puesta en almoneda. Los coches convencionales se fabrican para que no contaminen y son de gran calidad como para que no sean un problema tan grave como el que nos quieren hacer ver para vender este tipo de coches por determinados intereses.

Muchas gracias.

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

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

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Con la venia, señor presidente.

Muchísimas gracias, señor Llorca, por su comparecencia y por su claridad y vehemencia para defender los principios en los que usted cree y la seguridad vial.

Estamos en los prolegómenos de la confección de la estrategia 2021-2030 de seguridad vial y por eso es fundamental lo que usted ha planteado. Son muy sensatos y muy lógicos muchos de los aspectos que usted ha planteado y con otros tenemos mayores discrepancias. Pero de cara a esa estrategia yo le voy

a hacer directamente las preguntas oportunas, reconociendo la tarea que realizan los profesores en sus autoescuelas, un sector estratégico y económico muy importante para la sociedad española, porque facilitan la creación de empleo apoyando a personas que quieren obtener su carné, que les puede servir como método para ganarse la vida.

Las preguntas que le voy a hacer al respecto son las siguientes. Incremento del control de tráfico. Creo que será fundamental para conseguir una mejor estrategia seguridad vial. ¿Qué opina de los puntos negros o de concentración de accidentes? ¿Hay que tener más sistemas avanzados de ayudas a la conducción, los llamados ADAS, que los que hay actualmente en los vehículos? Usted ha mencionado el tema de multirespuesta en los exámenes teóricos para una mejor percepción del riesgo y que quizá haya que eliminar el componente memorístico de los exámenes. ¿Me puede ampliar más este tema? Me parece muy interesante lo de la circulación por carreteras secundarias, puesto que ahí se producen más del 75% de los accidentes, y luego le haré una pregunta, si me da tiempo, al respecto. El propio fiscal ya se manifestó. Son ochenta mil las condenas por delitos contra la seguridad vial en España, con lo cual es muy importante las predicciones que hace este señor. ¿Cómo van los trabajos en equipo de la confederación y la Dirección General de Tráfico respecto a la mejora del sistema del examen de conducir desde el punto de vista de la gestión? ¿Ustedes se encargarían de revisar el sistema CAPA? Respecto a las vías convencionales, le pregunto si usted cree que esas vías 2+1 frenarían los accidentes en vías convencionales. ¿Cómo explica usted que en el año 2020 bajara la movilidad en un 25% y la siniestralidad solo bajara un 21%? ¿El conductor español es muy agresivo? Porque aparece entre el cuarto factor o tercer factor en alguna encuesta de posibilidad de accidentes. Edad media de los vehículos españoles, ¿cómo lo ven ustedes desde la confederación? ¿Ustedes creen que son suficientes las medidas que aporta el Gobierno para esa renovación del parque automovilístico? Ha mencionado usted también los vehículos de movilidad personal. Aparte de esa formación, que es evidente, ¿qué otra medida sería necesario para ordenar de una vez este caos que hay entre ayuntamientos y Administración central al respecto de la circulación de los mismos? Usted mencionó esa pandemia de 1 350 000 personas. De todas las medidas que existen actualmente en el mundo, ¿cuál cree usted que podría ser la idónea, la más fuerte, la más potente para evitar esta posibilidad? Por último —ya termino, señor presidente; muchas gracias por su benevolencia— ¿qué nos puede contar acerca del informe de la Comisión Nacional de los Mercados de la Competencia al respecto de esa discrepancia que tienen con ustedes por —vamos a decirlo así, resumiendo— esas presencias o formaciones presenciales?

Espero atentamente sus contestaciones. Muchas gracias.

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

A continuación, por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Cuatrecasas.

El señor **CUATRECASAS ASUA**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, en el inicio de esta mi primera intervención en esta Comisión de Seguridad Vial deseo dedicar un espacio respetuoso a todas las víctimas de violencia vial y a sus familias, así como a todos los colectivos que les representan. Quienes hemos sufrido en nuestra familia el dolor y la tragedia que suponen estos durísimos golpes conocemos las consecuencias de los mismos.

Dicho esto, agradezco en mi nombre y en el del Grupo Parlamentario Socialista la presencia de hoy en esta Comisión parlamentaria del presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas, don Enrique Lorca, por su importantísima aportación. En concreto, me ha parecido muy importante su diferenciación entre concienciación y formación, así como el tema de la sostenibilidad. Tomamos buena nota de sus propuestas. Como bien ha dicho la secretaria de Estado en su intervención, el Gobierno de España y este Grupo Socialista nos lo tomamos muy en serio. El Gobierno de Pedro Sánchez y las políticas del ministerio que dirige Fernando Grande-Marlaska han tenido y tienen como objetivo un sistema vial seguro basado en cinco medidas. En primer lugar, integrar la seguridad vial en los objetivos de la Agenda 2030 y en la Estrategia de Seguridad Vial de la Unión Europea. En segundo lugar, reforzar la educación con la puesta en marcha de proyectos y una movilidad activa y saludable, en colaboración con la comunidad educativa y los Gobiernos locales. En este sentido, hace pocos días este Grupo Parlamentario Socialista redactó y logró la aprobación en la Comisión de Infancia y Adolescencia de una PNL relativa a la promoción de espacios seguros y movilidad saludable de niños, niñas y adolescentes en las rutas entre sus hogares y los centros escolares, proposición que tuve el honor de defender en esta sede parlamentaria. En tercer lugar, impulsar la formación y cursos de conducción segura en vehículos de uso laboral, bicicletas, automóvil. En cuarto lugar, una digitalización administrativa para lograr simplificar los trámites y convertir el móvil en una herramienta válida de gestión. En quinto lugar, un intercambio de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 24

buenas prácticas entre ciudades a través de encuentros. Todo ello con el fin de lograr, a base de ambición pero también de trabajo, que se garantice la seguridad en el ejercicio de los derechos y las libertades de los ciudadanos, desde una perspectiva humanista, incluyendo los desplazamientos y la seguridad vial, y enmarcado en estos momentos de salida de una pandemia, que, como todos sabemos ya, ha ralentizado nuestras vidas y propósitos de un modo incuestionable.

Hay que recordar en este punto que la DGT fue de los primeros organismos en reanudar el servicio ciudadano, concretamente en el área de exámenes, garantizando la seguridad de los aspirantes, de los profesores de formación vial y del personal examinador con medidas de distancia social y prevención. Valoramos en el Grupo Parlamentario Socialista la labor profesional de las autoescuelas, y lo hacemos porque apostamos por la formación y la educación como ingredientes muy relevantes y porque es ineludible agradecer al sector su compromiso con un trabajo firme en solucionar los problemas habituales.

Para terminar, presidente, señorías, quisiera decir que es necesario que todos los sectores involucrados, y en eso estamos muy de acuerdo con el señor Lorca, se marquen un mismo objetivo en la seguridad vial, circulen en la misma dirección con fuerza y unidad, desechando argumentos pueriles y de enfrentamiento, y pongan ladrillos en el muro de contención y erradicación de la violencia vial. Es preciso dejar fuera del debate de una vez reproches y sinsentidos para poner el foco en las posibles soluciones reales, porque ello repercutirá en el bienestar y en la movilidad segura de todos y todas.

Y como último punto voy a interpelar al compareciente en el sentido de si cree que, habiendo, como hay, una evolución positiva basada en datos y en la actitud y gestión del Gobierno de Pedro Sánchez en cuanto a seguridad vial y lucha contra la violencia vial, podemos ser optimistas, sin descuidar más horas de trabajo y consenso, con la evolución que se está dando.

Gracias.

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

Para contestar y añadir las cuestiones que considere oportunas, señor Lorca tiene usted la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN NACIONAL DE AUTOESCUELAS** (Lorca Sánchez): Muchas gracias, señor presidente. Empiezo por orden y, por tanto, por Inés. Has hablado de dignificar la profesión. Totalmente de acuerdo. Nosotros desde que asumimos la dirección de la Confederación Nacional de Autoescuelas, y me consta que anteriormente también, es uno de los puntos que nos hemos marcado, porque quizá no hemos sido lo suficientemente hábiles para mostrar a la sociedad el gran papel que hacemos, que hacen los profesores de formación vial, porque no solamente formamos y enseñamos a ser conductores seguros sino que, en algunos casos, en esa sociedad, en esas provincias, en esa España vaciada, incluso hemos llegado a enseñar a leer y hemos favorecido un poquito la cohesión. Por tanto, estamos en esta tarea de poner en valor nuestra profesión, que es la de profesor de formación vial. También has comentado algo relativo al factor humano. Por supuesto, el factor humano es el eje principal, y ya aprovecho para contestar alguna cuestión que ha planteado algún otro grupo. Por supuesto que cuanto mejores sean las vías, más contribuiremos a reducir la siniestralidad vial, también si nuestros vehículos son más seguros. Pero les voy a poner un ejemplo. Si un conductor es imprudente y temerario, aunque tenga un vehículo de última generación y la vía sea perfecta tendrá muchas más probabilidades de cometer un accidente que un conductor precavido, prudente y concienciado en un vehículo de hace veinte años y una carretera convencional llena de baches, porque va a adaptar su comportamiento y su conducción a lo que le rodea. Esto no quiere decir que no se siga trabajando, como se está haciendo, en otras variables que también influyen, en la publicidad, en las medidas punitivas, que también tienen que existir. Entonces, sí estamos a favor de todas ellas, pero resaltamos el factor humano. Formación continua, comentaba Inés. Por supuesto que sí. No tiene sentido que nos saquemos el permiso de conducir con dieciocho, diecinueve o veinte años y que estemos toda la vida, treinta, cuarenta o cincuenta años conduciendo, cuando, como bien ha apuntado, el entorno es muy cambiante. Tenemos ejemplos de otras actividades que sí contemplan una formación continua que no tienen la trascendencia que sí que tiene la seguridad vial. Por lo tanto, sí estamos a favor. También Inés ha apuntado que podría coincidir esta formación con la renovación del permiso de conducir. Podría ser muy interesante que, conjuntamente con el trámite que tengan que realizar, asistan una, dos o tres horas —habría que determinarlo— a un curso de actualización y concienciación también, por supuesto. Has preguntado cómo vemos nosotros el tema de la concienciación. Nosotros lo que pedimos es que se incluyan en la ley esos módulos de concienciación. Obviamente, eso luego llevará su desarrollo reglamentario, en el que todas las partes interesadas y todos los expertos podemos hacer aportaciones. Le voy a dar unos datos. Si uno

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 25

de cada cuatro fallecidos, fuera de poblado, no llevaba puesto el cinturón de seguridad, algo está fallando. En la confederación tenemos un simulador de vuelco que muestra de una manera muy evidente no solo la utilidad de llevar el cinturón sino de llevarlo bien puesto y la utilidad de no llevar objetos de cierto peso sin sujetar dentro del vehículo. Ya lo hemos probado y les garantizo que el que se monta en este simulador lo interioriza en su cerebro —los niños ni les cuento— y automáticamente se ponen el cinturón de seguridad. ¿Por qué no utilizamos esas medidas? Otro de los factores que está provocando la muerte en carretera es el alcohol y las drogas. Tenemos también unas gafas que recrean los efectos del alcohol y las drogas. Hay que utilizar todos los medios posibles para que el conductor o el futuro conductor puedan evidenciar o experimentar las consecuencias fatales de unas actitudes incorrectas. Qué decir de la hora de oro después de un accidente de tráfico. Está constatado que según cómo actuemos con los accidentados durante esa hora podemos salvar una o muchas vidas. Para saber hacer una reanimación cardiopulmonar antes habrá que practicar con un maniquí, como es lógico. Ese tipo de formación tiene que ser obligatorio también. Es más, ya que pasan miles de personas —al final, toda la sociedad— por nuestras autoescuelas podríamos aprovechar y enseñarles no solo cosas específicas de accidentes de tráfico y siniestros viales, que también, sino la maniobra de Heimlich, por ejemplo, para saber qué hacer cuando alguien se atraganta en un restaurante, una maniobra que es muy fácil. Es decir, podemos incorporar algún detallito más que nos ayude como sociedad. Y, por supuesto, el testimonio de víctimas. El testimonio de víctimas lo tenemos también ya en el permiso por puntos y es muy eficaz y llega mucho a los alumnos que asisten a esos cursos. Es una de las muchas medidas que proponemos implementar en esos módulos de concienciación. Respecto a la referencia que Inés ha hecho sobre los ADAS, diré que más del 80 % de los conductores que tienen vehículos con ADAS desconocen su funcionamiento y cómo se utilizan. Creo que te he respondido a todas las cuestiones.

Paso a contestar a Luis Gestoso, del Grupo VOX. Por cierto, somos paisanos, ya que los dos somos de Murcia. Ha hecho mención a las cifras. La cifra que yo he mencionado de 1755 fallecidos en España es de 2019, porque la de 2020, con la pandemia, no era representativa. Sí que es verdad que ha bajado la accidentalidad, la siniestralidad, obviamente, pero también es cierto que no en la misma proporción que la movilidad. Pero bueno, el 2020 no debe servirnos. También es justo reconocer que en el año 2019 ha bajado el número de fallecido respecto al año 2018, al año anterior. Por lo tanto, vamos en el buen camino, pero se puede hacer todavía mucho más. Me ha preguntado sobre el no uso del cinturón de seguridad. El dato de uno de cada cuatro es en vías fuera de poblado y para conductores y pasajeros de turismos y motocicletas. El dato concreto lo leí, pero debo reconocer que no lo sé cuál es exactamente, aunque le haremos llegar la proporción de pasajeros y la de conductores que no llevan el cinturón de seguridad.

Señor Gestoso, creo que le he respondido con respecto a lo de las carreteras convencionales. El mantenimiento de las vías por supuesto que es fundamental, pero lo es más todavía, como se ve en el ejemplo que he puesto, que el conductor sepa adaptar su conducción a las circunstancias tanto de la vía como del vehículo, las condiciones climatológicas, etcétera.

Respecto a los examinadores, efectivamente, llevamos más de veinte años así, y no es concebible, no tiene nombre. Para un alumno que necesita su permiso de conducir para buscarse la vida, poder trabajar o poder moverse libremente, que vengamos sufriendo esta escasez desde hace más de veinte años no lo entiendo. Y estamos hablando —perdónenme la expresión— del chocolate del loro, de trescientos puestos de trabajo a nivel nacional. Si para cualquier oposición que sale en la región de Murcia o cualquier otra provincia son muchos más, demos solución a esto. Creo, y lo he reconocido, que vamos por buen camino, pero todavía hay que seguir apretando.

En cuanto a los vehículos eléctricos, es verdad que la evidencia científica resulta dispar. Respecto a si el 8 de enero, durante la pandemia, hubo mayor contaminación, es posible, los datos estarán ahí, pero no quiero profundizar en ello porque me faltan datos, puesto que hay muchos estudios y diversos. No obstante, cuando hay una estrategia a nivel europeo para fomentar el uso del vehículo eléctrico híbrido, si realmente se constata que es beneficioso para el clima, y yo creo que sí, debemos hacer todo lo posible para fomentarlo, y de la mejor manera posible.

Respondiendo al portavoz del Grupo Popular, muchas gracias por sus palabras en cuanto a sensatez en referencia a lo que hemos expuesto.

Se ha referido a los puntos negros, aspecto en el que poco podemos hacer las autoescuelas más que formar, hacer que se conozcan e identifiquen las condiciones de un punto negro y que, por supuesto, se adapte la conducción y el comportamiento a la situación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 26

En cuanto a las ADAS, efectivamente, ya dije antes que son tecnología muy interesante y que ya están ayudando a disminuir el número de siniestros y sus consecuencias. No obstante, insisto en que el 80 % de los conductores desconocen cómo funcionan.

Respecto al examen teórico, se ha referido a la multirrespuesta, y es verdad que cabe esa opción, es decir, a día de hoy son treinta preguntas para las que hay tres respuestas, de las que solamente una es válida. Si metemos la multirrespuesta, de modo que puedan ser una, dos o varias, efectivamente, de alguna manera estaremos reduciendo el elemento memorístico. Pero no me refería a eso, sino a los videos de percepción de riesgo, esos videos que, como dije, se introdujeron en el Reino Unido. Se trata de que en la pantalla del ordenador que el alumno emplea para realizar los test visualice ciertas situaciones y conteste en función del riesgo que perciba. Eso ya no es memoria, sino simplemente entrenamiento, saber percibir el riesgo, que tan importante es, y actuar en consecuencia. Sé que la DGT —hace ya cierto tiempo que hablé de ello con su subdirectora— está convencida de la idoneidad de la introducción de estos videos, pero eso requiere de una inversión y lleva su proceso.

En referencia a cómo van las reuniones entre la CNAE y la DGT, le mentiría si le dijera que van mal. Creo que tengo que ser honesto, y hay muy buena relación, estamos trabajando conjuntamente muy bien. Esperamos que vaya dando sus frutos; si no, alzaremos la voz, claro que sí, no tengo ningún problema en interpelar a quien tenga que hacerlo en defensa de la seguridad vial, en primer lugar, y del sector de las autoescuelas, por supuesto.

Me ha hablado del CAPA, un tema que sabemos que resulta farragoso y complicado. Desde la Confederación Nacional de Autoescuelas nunca estaremos a favor de ningún sistema que limite la capacidad de formación o producción de una pequeña empresa, como somos la inmensa mayoría de las autoescuelas. Ahora bien, dentro de eso, algunas veces cogemos lo menos malo. Cuando duele la cabeza, si te dan una aspirina hasta lo agradeces. Entonces, ¿estamos a favor de CAPA? No estamos a favor de ningún sistema que nos coarte, queremos una plantilla de examinadores bien dimensionada. CAPA tiene sus ventajas y sus desventajas, como todo.

En cuanto a carreteras convencionales y dos más uno, si son dos más dos será mejor, y, si no, que haya formación en ese tipo de vías.

Respecto al conductor agresivo, creo que, como sociedad, estamos evolucionando, y, si hace veinte años veíamos a esos camicaces adelantándonos en la autopista tocando el claxon y demás, afortunadamente —por lo menos, esa es la sensación que tengo—, cada vez sucede menos, es decir, algo estaremos consiguiendo como sociedad.

En cuanto a la edad media de los vehículos, por supuesto que, cuanto más nuevos sean, más seguros van a ser, de modo que, efectivamente, nosotros estamos a favor de que se vaya reduciendo.

Efectivamente, de manera unánime, la DGT y el Consejo Superior de Seguridad Vial, que recuerdo que está formado por más de ochenta organizaciones expertas en seguridad vial, vieron la idoneidad de implementar esos módulos sobre concienciación —ocho horas, diez, las que fueran, ya se desarrollaría en el reglamento—, y la CNMC, que les recuerdo que es un órgano económico, dictaminó un informe no vinculante en el que ponía en cuestión ciertos aspectos, y nos parece lógico. Pero también quiero recordar a su señoría que aquí no estamos hablando en términos económicos, sino de vidas humanas. Y cuando hablamos de vidas humanas, creo que no debe haber ningún otro tipo de interpretación. Si los estudios y los expertos acreditan que es fundamental la concienciación y sensibilización —los factores de riesgo están matando, y eso la gente lo sabe, y no está cumpliendo con ello—; si esos expertos, no solo nacionales, sino a nivel europeo y mundial, acreditan que es absolutamente necesario, les pido que sean valientes, señorías, y que puedan dar ese paso. Formación *online*, sí, que siga, nosotros estamos utilizándola, pero vuelvo a insistir en que sea como complemento.

Termino contestando al portavoz del Grupo Socialista, cuya exposición me ha parecido interesante. La única pregunta que me ha planteado es si vemos positiva la evolución en referencia a las medidas de seguridad vial, y vemos que va por buen camino pero que podemos dar más. Tratándose de vidas humanas, si podemos dar un diez no demos un cinco. Por eso, no solo al Gobierno y al Grupo Socialista, sino a todas sus señorías les pido que sean valientes y tomen medidas decididas en pro de salvar vidas.

Muchísimas gracias, señorías.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Lorca, muchísimas gracias por su comparecencia y por haberse ajustado a los tiempos previstos. Seguramente, tendremos ocasión de volver a verle a lo largo de la legislatura.

Suspendemos un minuto para despedir al señor Lorca y dar la bienvenida al siguiente compareciente.
(Pausa).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 27

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN DE AUTOESCUELAS DE CATALUÑA, FAC (VILADRICH I CASTELLANAS). (Número de expediente 219/000546).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, iniciamos la comparecencia de don Raúl Viladrich, presidente de la Federación de Autoescuelas de Cataluña.

Señor Viladrich, agradecemos su presencia y su viaje hoy a Madrid para estar con nosotros. Sabe que tiene quince o veinte minutos para una primera exposición, luego intervendrán los portavoces de los grupos parlamentarios para formularle preguntas y plantearle algunas cuestiones, y cerrará usted con otra intervención de unos diez minutos, así que, cuando quiera, tiene usted la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN DE AUTOESCUELAS DE CATALUÑA** (Viladrich i Castellanas): Buenos días, *bon dia*. Muchas gracias.

Antes de nada, en nombre de la institución que me honro en presidir, la Federación de Autoescuelas de Cataluña, quiero agradecer esta amable invitación que nos ha hecho llegar el presidente de esta Comisión sobre Seguridad Vial para poder compartir con todos ustedes la visión y el compromiso que tenemos para este decenio 2021-2030 sobre acción en seguridad vial, que servirá de guía para alcanzar ese objetivo común que tenemos para 2050 de cero muertes y cero víctimas en las carreteras de Europa. La comunidad internacional acepta que la seguridad vial es una materia transversal, una materia íntimamente ligada con la protección del medio ambiente, la calidad de vida, la salud de los ciudadanos y sus derechos sociales. De dónde partimos, dónde estamos y qué debemos hacer para poder acelerar la reducción de esos siniestros viales que nos acerque a este objetivo para 2050 es lo que voy a tratar de exponerles hoy en esta ponencia.

De este modo, si les parece, empezamos hablando de dónde partimos. Las autoescuelas llevamos recorrido un largo camino, en el que hemos llevado a cabo una labor muy importante, a menudo poco reconocida por la sociedad y las administraciones. ¿En qué sentido? En un momento inicial ayudamos a motorizar este país formando a nuevos conductores, incluso les ayudamos a estudiar un código de circulación y en muchas ocasiones superaban un primer examen, que era el de conducir. Aquellas personas que colaboraron, aquellas que lo vivieron lo recuerdan con especial cariño, y fuimos cómplices de la motorización y de la mejora social de este país. Empezamos con el Ministerio de Industria y eran los señores ingenieros quienes llevaban a cabo la labor de examinar a los aspirantes del permiso de conducir. Posteriormente fue la Dirección General de Tráfico, la DGT, la que tomó esta responsabilidad, y las autoescuelas, con independencia de quién ostentase esta competencia, hemos sido, somos y seremos una pieza clave en la movilidad segura, saludable y sostenible.

¿Dónde estamos? Actualmente los conductores se forman en nuestros centros, en las autoescuelas. Tenemos la responsabilidad, la preparación y el compromiso para hacerlo bien, con ganas y energía. Así lo hemos demostrado a lo largo de estos más de sesenta años al frente de la formación y la educación vial, uno de los ejes básicos en la movilidad segura, y así lo estamos haciendo desde las setecientas cincuenta y dos autoescuelas que hay en Cataluña. En estos últimos años la movilidad está cambiando, y son y serán estos cambios más trascendentes que en los últimos veinte anteriores. Recordemos, por ejemplo, que hace unos años en las ciudades se introdujo la bicicleta, momento en el que empezó a ser alternativa ecológica sostenible, aunque supuso un choque con los otros usuarios, los peatones, los motoristas, los conductores de vehículos, y costó integrarla en esa nueva movilidad. Actualmente vivimos una revolución con los vehículos de movilidad personal, con el *carsharing* de motocicletas y el *carsharing*, en general, de vehículos. Todo ello supone una movilidad más activa, más sostenible y respetuosa con el medio ambiente, en la huida de ese individualismo del vehículo propio que hace unos años imperaba en las ciudades.

Pero para afrontar esta nueva movilidad también hay que saber cómo pacificar los nuevos medios de transporte con los existentes, hacer pedagogía. ¿Qué queremos decir? Significa que hay que educar y formar a los conductores existentes y también a los conductores de esta nueva movilidad sostenible. En los vehículos, especialmente en los turismos, la revolución es aún más acentuada. Estos incorporan cada vez más ayudas a la conducción, los llamados ADAS, que requieren de un aprendizaje, de un conocimiento para que el conductor sepa cómo, cuándo y por qué actúan estas ayudas. Es importante formar a los futuros conductores en estas nuevas tecnologías, pero no solo a ellos, sino también al resto de conductores, en general, es decir, en esto debemos ser radicales y exigir un reciclaje en la formación de todos los conductores. Por ejemplo, ¿qué pasa cuando de vacaciones alquilamos un vehículo? Normalmente, ese vehículo de alquiler incorpora un nivel de ADAS de tecnología superior al que tenemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 28

nosotros, de modo que todas esas ayudas a la conducción, que sirven para un pro en la seguridad vial en un momento inicial, generan un efecto contrario, ya que el conductor no sabe cómo funcionan todos esos dispositivos.

Por otra parte, vemos que el parque móvil está sufriendo una revolución en cuanto a las nuevas formas de propulsión. Actualmente, el límite de emisiones medias de un fabricante está en 95 gramos de CO₂. En cambio, para el año 2025, la Unión Europea establece que tenemos que bajar de los 95 a los 81 gramos de CO₂, y llegar a los 59 gramos en 2030. ¿Esto qué quiere decir? Significa que sí o sí los vehículos serán eléctricos o electrificados. Y ante esta realidad, que la tenemos a la vuelta de la esquina, me gustaría plantearles unas preguntas a los que hoy estamos en esta sala. ¿Sabríamos nosotros qué tipos de recarga hay, qué tipos de conectores existen? ¿Sabemos encontrar los puntos de recarga? Y más interesante o importante aún, ¿sabríamos activarlos? Se trata de una serie de respuestas que resulta necesario que un conductor medio conozca. Sin embargo, actualmente estamos formando conductores del futuro con tecnología del pasado. Es cierto que la DGT, según una instrucción del año 2019, nos permitió introducir en el examen algún sistema ADAS presente en la gama media del vehículo, como el sensor de luces para el estacionamiento. No obstante, deberíamos de exigir que nuestros vehículos fueran punteros en cuanto a tecnología, dado que, por ejemplo, si un alumno adquiere un vehículo tres años después de haber obtenido el permiso de conducir, indudablemente ese vehículo incorporará mucha más tecnología que el que usó para aprender. Por eso, tenemos que fomentar el empleo de vehículos de autoescuela con los mayores avances tecnológicos posibles.

En Cataluña hemos sido pioneros, y el Servei Català de Trànsit, en la última hornada de profesores de seguridad vial, que ha terminado en este mes de junio en la Universidad Autónoma de Barcelona, ha impartido una formación teórico-práctica en sistemas de seguridad, ADAS y formación en vehículos eléctricos, porque los formadores viales debemos dar ejemplo, asesorar y transmitir el valor de estos vehículos respecto a la nueva movilidad. Así, ya desde el año 2018 la Federació d'Autoescoles de Catalunya viene haciendo un reciclaje de nuestros formadores viales en activo en esta movilidad eléctrica y en esas nuevas ayudas a la conducción o sistemas ADAS.

Tradicionalmente, las autoescuelas hemos tenido tres tipos de clientes: el preconductor, la persona que viene a nuestro centro a obtener el permiso de conducir por primera vez; el conductor, que viene a nuestro centro a obtener otro permiso, y el conductor infractor, que acude a un centro de recuperación de puntos para recuperar el permiso u obtener puntos. De momento, en Cataluña no tenemos potestad legislativa en materia de tráfico y seguridad vial, pero hemos sido creativos. ¿Cómo? Mejorando la formación existente tanto en las sesiones de concienciación para los preconductores con el programa Precon, como en los cursos para conductores infractores con el programa SIMS.

El sistema del permiso por puntos supuso un antes y un después en este país, así lo reconocemos y así lo celebramos. En los treinta y ocho centros de recuperación y sensibilización que existen en Cataluña aplicamos un modelo diferenciado de el del territorio de la DGT, empleando el modelo del cambio de actitudes, en el que cambiamos conductas de riesgo por hábitos de conducción segura, y utilizamos el programa SIMS, que ya he citado, desarrollado por la Càtedra de Educació y Formació Viàries de la Universidad Autónoma de Barcelona, junto con el Servei Català de Trànsit, y una UTE es la licitadora de la gestión y coordinación de los centros de permiso por puntos en Cataluña.

Se ha encargado un estudio a la Universidad Autónoma de Barcelona, un estudio que ya se hizo en los años 2010 y 2014, y en los próximos meses el Servei Català de Trànsit pondrá en conocimiento el resultado del mismo, que se lo vamos a facilitar, porque los datos son reveladores y nos pueden interesar a todos. ¿Qué es lo que hicimos en este estudio? Cogimos a los 14 000 alumnos que pasaron en el año 2017 por los centros de recuperación y sensibilización y analizamos las sanciones de dos años antes, de 2015 y 2016, las sanciones que en 2017 los llevaron a perder puntos o a recuperar el permiso. Lo analizamos y consideramos cuál fue el grado de reincidencia de esos conductores dos años después, y les voy a dar a algunos de los datos más relevantes. En total, fueron 14 023 alumnos, y solo un 2,1 % eran conductores profesionales. Analizamos 36 546 sanciones, de las que una media de 3,7 sanciones supuso tener que ir a recuperar el permiso o puntos. El perfil del conductor infractor es de sexo masculino, con una edad media de cuarenta y un años y su factor de riesgo es la velocidad. Pues bien, sobre la eficacia de los cursos de reeducación y sensibilización, se observa una disminución de las sanciones en un 90,4 % en los dos años posteriores. Pero donde han mostrado más eficiencia o son más eficaces estos cursos es entre los conductores jóvenes, entre los que la reincidencia en los dos años siguientes ha sido la más

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 29

baja. ¿Qué quiere decir esto? Indica que la autorreflexión y el cambio de actitudes en este momento de inicio como conductor es una buena ocasión para formar un conductor seguro en un futuro.

El estudio también nos recomienda una formación continua del conductor, pero, como lo trataremos más adelante, no voy a entrar ahora en ese tema. Desde la FAC, la Federación de Autoescuelas de Cataluña, hemos defendido, defendemos y defenderemos siempre la necesidad de la formación y la educación vial a lo largo de toda la vida. Sin embargo, en muchos casos, desde que se obtiene el permiso de conducir hasta el final o, en el peor de los casos, hasta que uno se convierte en conductor infractor, no se vuelve a tener una formación en materia de tráfico, y, sin embargo, es una materia muy viva y cambiante. Por ejemplo, en este mes de mayo han cambiado los límites de velocidad, y, al mismo tiempo, respecto a un elemento tan básico y común como una glorieta o una rotonda, aún hay conductores que dudan entre si se debe señalizar a la entrada o a la salida y qué carril utilizar, si el interior o el exterior. Por lo tanto, debemos evitar que el conductor se convierta en infractor y tenemos que hacer formación continua.

Y hablando de esa formación continua, en el Servei Català de Transit, junto a los Mossos de Escuadra, se ha programado lo que se llama la formación 3.0, dirigida a motoristas. Más de dos mil alumnos han pasado por estos cursos de concienciación, unas sesiones teórico-prácticas que se realizan en vía abierta y duran, más o menos, unos quince minutos, siguiendo rutas en las que son guiados por instructores, que registran con cámaras de última generación los ejercicios, los cuales, posteriormente y ya en el aula, se visionan en conjunto, comentándose las actitudes poco seguras, y el usuario se lleva una grabación de la sesión, que también incluye una revisión genérica del vehículo y del equipamiento de seguridad que incorpora el motorista. Como hemos dicho, la formación continua debe estar presente, y los formadores viales en Cataluña en este año 2021 vamos a recibir esta formación 3.0, porque es importante que nosotros estemos formados para poder transmitir esos valores a los futuros motoristas. Tenemos que recordar que, por desgracia, el 50% de las muertes que hoy se producen en Cataluña son por accidentes de motoristas, y, por tanto, hemos de poner nuestro granito de arena.

Llegados a este punto, me gustaría destacar que las autoescuelas hemos trabajado siempre en la formación vial y que ello nos da una perspectiva suficiente para sugerir este gran cambio en el sistema. En la formación en sensibilización obligatoria a preconductores, la vida es el principal valor que considerar en la movilidad. Si hacemos lo mismo que hasta ahora, tendremos los mismos resultados. Sin embargo, tenemos el compromiso de la Unión Europea para 2050 de cero víctimas mortales, lo que nos obliga a introducir mejoras, y los cursos de concienciación al preconductor es una de ellas, aunque las clases teóricas actuales no son obligatorias. Tendemos a un sistema de memorización, pero lo que realmente queremos es que se interioricen en la persona esos contenidos, de modo que perduren en el tiempo. Estas horas de concienciación son un gran paso para cambiar la forma de pensar de los preconductores, la forma de sentir la conducción, considerándola como una nueva forma de apreciar la vida. Hay que lograr cambiar las conductas de riesgo por hábitos de conducción segura, pero esto no es tarea fácil. Este curso de concienciación abre la puerta a entender la movilidad como una nueva forma, una mejora de la calidad de vida de conductores y usuarios. Ya les he comentado que nosotros tenemos un programa llamado Precon, requisito indispensable para poder ser acreditadas como autoescuelas de calidad, bajo un sello que se diseñó junto con la Universidad Autónoma de Barcelona, el Colegio de Psicología de Cataluña, la Federació d'Autoescoles de Cataluña y el Servei Català de Trànsit. Pero también podemos inspirarnos en el modelo austriaco, por ejemplo, donde tienen la llamada segunda fase, en la que, una vez obtenido el permiso de conducir por el aspirante, en los meses posteriores vuelve a acudir a la autoescuela para asistir a cursos de sensibilización y así completar la formación en carreteras heladas, por vías interurbanas o de noche.

Decía antes que hay que integrar las ADAS en la formación y el examen de conducir, pues los vehículos tienden a la electrificación. Así, lo que realmente se debe valorar en un examen de circulación es la progresión normal, la toma de decisiones del conductor, pero, en cuanto a algo tan mecánico como el cambio de marchas, podemos ser creativos, como en Alemania, donde se ha previsto la eliminación del Código de 1978 y unos módulos de formación en vehículo manual en autoescuela, y Francia, por ejemplo, va en el mismo sentido. Por lo tanto, debemos ser el motor del cambio de esta movilidad: eliminemos el motor y pongámonos las pilas en este aspecto.

En cuanto a la formación continua de los conductores, la renovación del permiso de conducir sería un momento ideal para esa sesión de reciclaje. Hemos dicho que la normativa vial es muy viva, muy cambiante, y los avances tecnológicos también hacen necesaria esta formación. Pero no hace falta que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 30

hagamos un examen, seamos creativos, hagamos atractiva esta formación, por el bien de todos, para evitar esos conductores infractores. En el examen de conducir podríamos proponer mejoras, por ejemplo en los exámenes teóricos respecto a la percepción de riesgo, como están haciendo en muchos países de Europa. Y ya que hablamos de Europa, en muchos la batería de preguntas es pública, es decir, cuando el aspirante acude al examen y suspende, se le cuenta en qué ha fallado. En España seguimos el sistema de indicar si es apto o no y el número de fallos que ha tenido. ¿No sería mejor —ya no hablamos de que se publicase la batería de preguntas— darle un pequeño informe acerca de las competencias en que debe mejorar, si ha fallado, por ejemplo, en normativa o en mantenimiento del vehículo? El aspirante se iría a casa con un suspenso, pero también con un informe que le indicase en qué competencias debería mejorar. Además, en el examen práctico podríamos ampliar recorridos, situaciones y escenarios, porque en carreteras interurbanas, en vías de doble sentido es donde más mortalidad existe, y muchos aspirantes no tienen esa posibilidad mientras se forman y examinan. En definitiva, podríamos encontrar fórmulas ingeniosas para poder demostrar las capacidades del aspirante.

A modo de conclusión, como decíamos al principio, el nuestro ha sido un largo camino, y no siempre fácil. Especialmente, estos últimos kilómetros han sido difíciles y muy duros, ha habido una pendiente ascendente por la que nos ha costado avanzar. La falta de personal administrativo y examinador en las cuatro jefaturas provinciales catalanas ha sido un problema estructural de la DGT, no coyuntural por la COVID, que ha acentuado un problema que tenemos endémico. ¿Ahora se ha dotado de personal administrativo? Sí. ¿Se están incorporando personales examinadores fijos? Sí. ¿Interinos? Sí. ¿Que lo celebremos? Sí. Pero no es suficiente, llegamos tarde. Es un parche más a un problema de fondo en Cataluña que no se está solventando. Estamos en un atasco de unos 80 000 alumnos en Cataluña, concretamente 7313 en Tarragona, 8600 en Girona, 3884 en Lleida y unos 58 000 en Barcelona. Y no son números, son personas. Son personas que esperan el permiso para ir a trabajar, para superar una oposición, para poder ir a estudiar. Y la obtención del permiso de conducir no es un lujo, es una necesidad social, una mejora laboral de la que les estamos privando. Y llegados a este momento sí que tenemos que romper con el sistema actual y reformularlo. Es decir, tenemos que adaptar los exámenes de conducir a esta nueva realidad de la movilidad en nuevas propulsiones y sistemas de seguridad. La formación no puede finalizar con la obtención del permiso de conducir, se debe contemplar la formación continua a lo largo del ciclo vital de la persona y la sensibilización de los conductores como base de ese cambio en el sistema de movilidad. Los conductores noveles, los preconductores sobre todo, no esperemos a que se conviertan en infractores para volverles a hacer ese reciclaje. En Cataluña ya tenemos propuestas encima de la mesa. Estamos trabajando con nuestros programas, estamos viendo los frutos en materia de concienciación con los programas de preconductores, el Precon, con los conductores infractores, con el SIMS, y no descuidamos las nuevas tecnologías. Las autoescuelas catalanas nos tienen a su lado para sumar, para trabajar en estos aspectos.

Y ya simplemente me gustaría terminar con una palabra, que es inteligencia. En su sentido etimológico, la palabra inteligencia, que proviene del latín, *inter legere*, significa comprender, percibir y ver más allá. Y más allá de nuestras diferencias ideológicas, de posicionamientos políticos, todos los que estamos en esta sala somos cuidadores de la salud y la vida de la población. El valor de la vida es un bien común que nos une a todos, por encima de cualquier otra diferencia ideológica. Por lo tanto, me reitero, las autoescuelas catalanas nos tienen a su lado para sumar, para aportar todo nuestro conocimiento por ese valor superior, que es el valor de la vida. Esperemos pues que hoy este foro sirva para conseguir los objetivos que nos marcamos en este decenio 2021-2030, pero no olvidemos el objetivo final de 2050, que es este, el cero.

Muchas gracias por su atención y quedo a su disposición.

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

Pasamos al turno de portavoces. El Grupo Ciudadanos no está. Pues tiene la palabra, por el Grupo Plural, el señor Boadella.

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

Moltes gràcies, señor Viladrich, por su comparecencia. Usted ha hecho un apunte al final, que yo creo que es el más interesante, en referencia a las personas que están bloqueadas en lo relativo al examen. Sabe usted que mi compañero diputado Ferrán Bel ha hecho especial hincapié en estos temas en Tarragona. Me gustaría que pudiera explicar la problemática que sucede, porque algunas soluciones se habían planteado; nos consta que tenían ustedes algún compromiso por parte del señor Navarro, pero

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 31

queríamos saber si estos compromisos se han ejecutado, si están en ejecución, qué noticias tienen y especialmente qué soluciones podrían abordarse para solucionar este problema de atasco en los exámenes.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Republicano, tiene la palabra la señora Granollers.

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

Molt benvingut, Raúl, a aquesta Comissió, que sempre saps que serà la vostra. En primer lugar, quiero agradecerle toda la labor que realizáis en Cataluña. La educación y la formación vial son unos ejes básicos para la movilidad segura y, tal como ya se ha expresado, es una labor que realizáis las más de 700 autoescuelas catalanas. Las autoescuelas sois una pieza clave en el modelo de movilidad segura, saludable y sostenible. Ustedes han hablado hoy del futuro de la formación en este decenio para poder alcanzar los objetivos de reducción del 50 % de las víctimas en siniestros viales. Ustedes, como autoescuelas, tienen la responsabilidad de poner a los nuevos conductores en la carretera. Aquí, en esta Cámara, hemos preguntado varias veces al director general de la DGT, no sé si está ahora —estaba y, si no, seguro nos estará siguiendo—, sobre la formación vial y sobre la situación actual de los exámenes de conducir. ¿Cómo afrontan el presente para formar a los conductores futuros? Ya en sus explicaciones nos concreta también que consideran indispensables los cursos de conducción segura y eficiente, pero nos gustaría que nos explicara la diferencia entre los cursos de conducción segura y los cursos de sensibilización, porque a veces nos puede crear dudas sobre cuál es un curso y cuál otro y para quién está pensado cada curso. Y, también, que nos diera su opinión sobre la presencialidad de estos cursos; si considera que tienen que ser presenciales, no lo tienen que ser, y por qué.

Y, para terminar —vuelvo a aprovechar que nos acompañaba Pere Navarro—, ¿cree que podremos solucionar algún día el colapso en materia de exámenes existente en Catalunya? Ahora mismo nos ha dicho que todavía quedan 80 000 alumnos por examinar. Le pedimos en sesión de control al ministro Marlaska que diera alguna solución y se lo hemos pedido reiteradamente en otras comparecencias pero parece que no se soluciona. En Cataluña creo que hemos demostrado sobradamente que nos importa la educación vial de calidad y más con lo que nos ha explicado de la calidad con el sello AEQ de las autoescuelas de calidad, que son fruto del Servei Català de Trànsit, la Universidad Autónoma de Barcelona, la Federació d'Autoescoles de Catalunya, incluso el Col·legi de Psicologia de Catalunya. Por eso, nuestro grupo estamos totalmente convencidos que solamente hay una solución para terminar con los 80 000 alumnos esperando para examinarse, y ahora quizás le voy a poner en un compromiso, señor Viladrich, pero nos gustaría que nos dijera qué es lo que piensa la Federación de Autoescuelas catalanas sobre el traspaso de competencias al Servei Català de Trànsit, que para nuestro grupo es indispensable para terminar con el agravio que sufren los ciudadanos en Cataluña. Porque, tal como ya he explicado, una persona que espera para sacarse el carné de conducir tiene muchos agravios. Si nos ponemos en zonas rurales, a un chico o una chica de 18 años que termina el bachillerato, si no puede obtener un permiso de conducir y vive en una zona rural, le estamos condicionando su futuro, y esto para nosotros es muy importante porque es el futuro de las nuevas generaciones y es el que más importa.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Vox, tiene la palabra el señor Gestoso.

El señor **GESTOSO DE MIGUEL**: Le han hecho ya algunas de las preguntas que pensaba hacerle, pero yo tengo una duda con todo esto del tema de los examinadores. Creo que efectivamente hacen falta examinadores y demás, pero, aparte del hecho en sí —es indiscutible que necesitan tener más apoyo para dar salida a toda la gente que tiene demanda del carné de conducir—, yo quería saber cuáles son las causas por las cuales hay esa demanda que hace años no había en el tema de los carnés de conducir. ¿Hay más suspensos —lo cual aumenta el número de los que se presentan —porque a lo mejor reciben una formación deficiente, o por las permanentes innovaciones que hay en las leyes de tráfico, o por los mismos exámenes teóricos —que la suerte va por barrios a la hora de examinarte—, o por cualquier otra causa? ¿Hay un número mayor de suspensos?, ¿hay una mayor demanda del carné de conducir?, ¿por qué cree usted que hay ahora mismo este incremento tan grande en cuanto a la solicitud, no ya de carné,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 32

sino de exámenes? A nosotros ya le digo que, en principio, muchas de las cosas que ha dicho de formación y tal nos parecen razonables, aunque como he dicho en la exposición anterior, respecto a lo de la movilidad sostenible y todas estas cosas, lo del vehículo eléctrico y tal, tenemos ciertas dudas sobre algunas cosas y no podemos estar de acuerdo al cien por cien en todo lo que ha dicho.

Y le quería preguntar otra cosa porque ha hablado de que el 50% de los accidentes mortales en Cataluña son en moto. No sé si tendrá usted el dato porque tampoco usted es la persona que tiene que saberlo, ya que eso es más bien cosa de carreteras, pero sí me gustaría saberlo porque, como sabe, mucha gente tiene una gran afición a las motos y está muy preocupada por ese tema. En Cataluña yo no he visto mucho, pero he viajado por autopista siempre entre grandes ciudades, y digo esto por el tema de los guardarraíles. ¿Sabe usted cómo está en Cataluña? ¿Se han puesto, se está apostando por eso en el Gobierno regional?

Nada más. Le agradezco mucho la intervención y su presencia aquí.

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

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

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

Señor Viladrich, *bon día y benvingut*. Como bien sabe, desde el Grupo Parlamentario Popular hemos denunciado reiteradamente el sistema CAPA, un sistema que nos ha sorprendido que hoy no lo citara, y en reiteradas ocasiones hemos solicitado al Gobierno su retirada. Usted mismo ha señalado en otras ocasiones que este sistema lo que hace es ralentizar y que haya retrasos de tres o cuatro meses en algunas jefaturas provinciales de Cataluña. Ustedes reciben la presión de los padres y de los alumnos porque ustedes están siendo los que están gestionando la poca capacidad de examen, frente a otras etapas cuando la presión la recibía directamente la jefatura. Ya que está usted hoy aquí, nos gustaría que nos aclarara si participó usted como presidente de la FAC o alguna de las asociaciones provinciales de autoescuelas de la Comunidad Autónoma de Cataluña en el diseño del sistema CAPA, tal como nos respondió el Gobierno en una respuesta parlamentaria el 25 de enero. También, si se intercambiaron de forma constante correos electrónicos con la DGT sobre la puesta en común del sistema CAPA o si, por el contrario, nos mintió el Gobierno.

Le he visto en un tono muy conciliador y sosegado, que es de agradecer siempre. En algunas declaraciones, en algunas entrevistas, con el mismo tono, ha manifestado su cabreo —el cabreo suyo y de todas las autoescuelas de Cataluña— ante las grandes mentiras del Gobierno, en concreto de la DGT, y las promesas *fake*. ¿Nos podría describir todas las promesas *fake* que en el último año les han realizado desde la DGT?

Le ha preguntado la compañera portavoz de Esquerra Republicana qué piensa usted del traspaso de competencias. Ya ha dicho usted en reiteradas ocasiones que usted está a favor; FAC está a favor del traspaso de competencias para la obtención del permiso de conducir a la Generalitat de Catalunya. Desde el Grupo Parlamentario Popular nos oponemos porque creemos que se deben dar soluciones desde el Estado a los problemas que tiene la Administración General del Estado. Ayer mismo, este grupo parlamentario presentó una propuesta en una Comisión para incentivar con un plus en el salario a los funcionarios de la Administración General del Estado en Cataluña. Fue rechazada con los votos en contra del Grupo Socialista, de Podemos y de los grupos catalanes presentes en la Comisión ayer. Creemos que era una solución interesante para evitar eso de lo que usted se ha quejado: que los funcionarios no quieren ir a Cataluña. Me gustaría preguntarle por qué cree usted que los funcionarios no quieren ir a Cataluña. ¿Qué ocurre o qué ha ocurrido para que la gente no quiera ir a Cataluña? ¿El hostigamiento del entorno separatista puede haber influido en ello? Porque cubrir las plazas vacantes de la Administración General del Estado en Cataluña es necesario, como en otras zonas donde hay una grave escasez de funcionarios. Y, ya le digo, la propuesta que realizamos ayer creemos que se debería haber aprobado, que se debería haber tenido en consideración; la podemos retomar en cualquier momento.

Respecto a la formación presencial, usted ha realizado declaraciones en las que ha puesto en valor cómo se ha modernizado las autoescuelas y cómo están realizando clases en *streaming* para llegar a las casas de los alumnos. ¿Nos puede señalar qué diferencia hay entre la formación digital, como tal, que ofrecen algunas empresas y la digitalización de las escuelas tradicionales? ¿No están realizando la misma formación digital directamente a los domicilios de los usuarios?

Luego, una conclusión. Ha señalado que las autoescuelas reciben alumnos preconductores, conductores y conductores infractores. Yo creo que no y luego se ha autocorregido. Hay 38 centros de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 33

formación en Cataluña; por tanto, todas las autoescuelas no reciben a esos conductores infractores. ¿Piensa que deberían recibir todas las autoescuelas a esos alumnos infractores para poderlos formar en relación con la recuperación de puntos, que es algo que también se está valorando en estos momentos tras las sentencias de algún tribunal?

Eso es todo de momento.

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

Para concluir este trámite, tiene la palabra, por Grupo Socialista, el señor Ruiz i Carbonell.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: Gracias, señor presidente, y *benvingut*, señor Viladrich.

En tiempos como los actuales, el que una organización compleja como la que usted representa, que además atiende a un sector tan complejo como este, esté cerca de cumplir 40 años y goce de buena salud, no deja de ser un termómetro; al menos a mí me hace pensar que es una entidad necesaria, que es representativa y, además, que debe de estar bien organizada. De hecho, solo hay que echar un vistazo a su página web; ayer tarde la estuve curioseando. Me llaman mucho la atención su representatividad y sus objetivos. Primero, porque agrupa a más del 90 %, creo recordar, de las autoescuelas de Cataluña. Es un número muy importante. Y sus objetivos, porque, por un lado, intentan representar, defender y promocionar los intereses económicos, sociales, profesionales de sus miembros, como cualquier entidad, pero además defender y promocionar intereses culturales, publicar estudios, publicaciones, celebrar conferencias, certámenes, cursos de perfeccionamiento. Entre lo que usted nos ha explicado —usted se explica bien—, haber curioseado su página web y, naturalmente, el Google, me he hecho una imagen de sus preocupaciones, por lo que solo le voy a hacer algún comentario y preguntar alguna cosa.

En primer lugar, una cosa que tras oírle he pensado, que indudablemente hemos de introducir mucho más en la educación básica de nuestros niños la educación vial. Eso es lo primero que he pensado mientras iba usted hablando. Después, otra cosa. Como sabe, uno de los objetivos del actual Gobierno, del Gobierno de coalición, es el de la plena inclusión de las personas con discapacidad de manera que tengan una oportunidad, si es posible, primero de estudiar en escuelas ordinarias y luego de trabajar, de poder acceder a un puesto de trabajo, y tener el permiso de conducir y un vehículo, en muchos casos adaptado, que permita sus desplazamientos les va a ser necesario. Digo todo esto porque quiero resaltar que en su web existe un enlace con las escuelas especializadas en personas con movilidad reducida que quieren obtener el permiso de conducir, cosa muy poco habitual en otras entidades. Mire, los responsables de la Dirección General de Tráfico y del Grupo Parlamentario Socialista coincidimos con ustedes en el diagnóstico y en lo que hemos de hacer. Para nosotros, se podría resumir en una frase: recuperar tras los recortes llevados a cabo con los Gobiernos del Partido Popular, que es lo que estamos haciendo desde la llegada de Pedro Sánchez a la Moncloa, y por eso se han incorporado a la Dirección General de Tráfico, como ha explicado en el primer punto del orden del día de hoy en esta Comisión con todo lujo de detalles y de números —no lo voy a repetir— la subsecretaria del Ministerio de Interior, Isabel Goicoechea. Hemos incorporado un buen número de examinadores, todavía insuficiente seguramente. Por cierto, de los que un porcentaje generoso se han incorporado o se incorporarán a las jefaturas de Tráfico de Cataluña porque era de los lugares en los que los recortes más habían afectado, y así continuaremos hasta que acabemos con el problema. Vamos por buen camino. Es una frase que ha dicho el anterior compareciente, el representante de CNAE. Hace pocas semanas llevábamos a cabo una comparecencia —este es un tema que a mí me preocupa especialmente— sobre vehículos de movilidad personal, más conocidos como patinetes, y le pregunté al compareciente su opinión sobre lo siguiente. Dentro de poco, coches y motos solo podrán circular en buena parte de nuestras ciudades a 30 kilómetros por hora, mientras los patinetes lo podrán hacer a 25 kilómetros por hora, como mucho. O sea, una diferencia de solo 5 kilómetros por hora. A los primeros se les exige un permiso de conducir; a quienes conducen patinetes, no. ¿Ustedes están de acuerdo con ello?, ¿por qué están de acuerdo o en desacuerdo?, ¿tienen alguna sugerencia sobre este tema?, ¿conoce experiencias en otros países?

He leído en medios de comunicación y he oído a algún portavoz hoy aquí que todo se arreglaría con el traspaso a la Generalitat de las competencias, dando como una verdad incuestionable que si una competencia la ejerce una Administración con la que alguien se identifica, funciona bien, y si lo hace otra con la que no te identificas, pues funciona mal. Como es sabido, las normas de tránsito nos llegan de directivas europeas y el permiso de conducir te da derechos en toda España y en Europa, y por lo tanto estamos hablando de competencias del Estado. Dentro de ese marco, el Grupo Parlamentario Socialista

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 34

está a su disposición para trabajar juntos y resolver los problemas que afectan al sector que usted representa.

Nada más. Puede estar seguro de que el grupo que represento ha escuchado con mucha atención sus explicaciones, sus respuestas también y las vamos a tener muy en cuenta. *Gràcies per la seva atenció.*

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

Tiene la palabra a continuación el señor Viladrich para concluir la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN DE AUTOESCUELAS DE CATALUÑA, FAC** (Viladrich i Castellanas): Muchas gracias, señor presidente.

Si me permiten, como hay un tema que es bastante común, que es el examen y transferencias, empezaría por eso, de forma transversal, y después ya iría respondiendo a cada uno de los grupos parlamentarios, si les parece correcto.

Efectivamente, hemos hablado de pasado, de la labor que hicimos las autoescuelas. Hemos hablado de futuro, que es lo que nosotros pretendemos o debemos exigirnos para llegar a ese objetivo compartido. Pero nos atañe un presente, que es el presente que nosotros hemos denunciado, y déjenme expresar en estos términos: *estem empenyats amb la Direcció General de Trànsit* y con el trato que nos están dando a las autoescuelas en Cataluña. Desde el año 2013, estamos padeciendo falta de recursos, de personal administrativo y examinador. Sí, es lo que decimos, esto viene de cuando gobernaba el Partido Popular, pero ahora está gobernando el Partido Socialista. En estas cuatro jefaturas provinciales la falta de recursos es una evidencia. Es un problema estructural. Hace un año aproximadamente, salimos a la fase 2. El colectivo de autoescuelas tuvimos la gran suerte, somos afortunados, de que pudimos reabrir nuestras actividades en fase 2. En ese momento, en Cataluña, fueron Tarragona y el norte de Lleida, el Pirineo de Lleida. Las autoescuelas de Tarragona y las autoescuelas de Lleida nos plantamos. Aun pudiendo abrir, dijimos que no habríamos nuestros centros porque no lo veíamos, al plan que nos proyectaba la Dirección General de Tráfico no le veíamos viabilidad. Es que ya padecíamos antes de la pandemia de una situación de estrés y de falta de recursos. El señor Pere Navarro, en una comparecencia el día 2 de junio del año pasado, nos dijo textualmente que nos poníamos la venda antes de la herida. Y yo le querría decir que estamos sangrando y, por desgracia, teníamos razón. Nos planteó una serie de medidas para afrontar esta situación; si me permiten, se las repaso. Nos hizo la promesa de examinar en agosto, la de horas extras, examinadores itinerantes y exámenes incluso en sábados. Pues las horas extra en Cataluña, por desgracia, han sido testimoniales. Son voluntarias. En cuanto al examen en agosto, legítimamente los funcionarios, los examinadores, deben tener sus vacaciones; ese agosto lectivo, trabajar este agosto, lo hemos padecido hasta febrero de 2021, porque las plantillas nunca han vuelto a estar en plena ocupación. Lo de hacer exámenes en sábado, pues mire, le diría un ejemplo, en Lleida, el último día, cuando terminaban las horas extras, se hizo un examen en sábado. De los 7 examinadores —podrían hacer 12 pruebas—, podíamos haber obtenido un rédito de 84 pruebas. Se hicieron menos de 20 exámenes porque se comunicó un viernes por la tarde a las cinco y media, cuando las autoescuelas estaban cerradas, se decía que se presentasen los papeles antes del lunes a las diez de la mañana y nos tocó una ratio de 0,5 alumnos por autoescuela. Eso es un *fake*. Es un examen de postureo puro y duro, no nos engañemos.

Muchas veces nos centramos en el tema de falta de examinadores, pero es que vamos más allá. Mire, para estar hoy aquí, yo he entrado en una página web, de Renfe, y he comprado un billete para ir de Lleida a Madrid. He podido seleccionar el día, la hora, el vagón, si quería silencio o no, y estoy aquí. He podido comparecer. Si ustedes pretenden introducirse en el sistema, el AUES, para acceder a un examen teórico, introducen sus datos y 48 horas después les darán una fecha para 72 horas; en el mejor de los casos, estamos en una semana o estamos en un mes. El alumno en ningún caso puede escoger día ni hora. Y si el alumno tiene dos exámenes, por ejemplo, la teórica común y la específica, un examen A1, pues seguramente tendrá que ir dos días, uno para hacer el específico de 20 preguntas y otro día para hacer el de 30 preguntas. Nos están seccionando alumnos y las autoescuelas están seccionadas. ¿Por qué? Porque una autoescuela que tiene cuatro alumnos que tiene que llevarlos a examen, a lo mejor tiene que llevar un alumno lunes, otro el martes, otro el miércoles y otro el jueves, a 70 kilómetros de distancia. Pues esa autoescuela, que tiene que hacer cuatro desplazamientos por cuatro alumnos, a mí muy sostenible no me parece, la verdad. Pero es que, además, déjeme decirlo de una forma, estamos hablando de la digitalización. Pues llevábamos cuarenta años pidiendo a la DGT que se digitalizara. Resulta que llegó una pandemia y, milagro, empezamos a trabajar y todo digitalizado. Pues este sistema AUES se come a los alumnos. Es decir, los introducimos en el sistema, DGT los pierde y nosotros los perdemos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 35

Me remito a los hechos: 1400 cuatrocientos alumnos se perdieron en Tarragona. Tuvieron que hacer dos exámenes de recuperación de 700 alumnos un día y 700 alumnos el otro —alquilaron las aulas del Colegio de Abogados— para poder recuperar esos alumnos.

No puede ser que Girona sea la única provincia de España en que las pistas de vehículos profesionales las tenga que costear la asociación provincial porque DGT no tiene pistas. No puede ser que las presentaciones de alumnos en pista en Tarragona, en Lleida y en Girona se reduzcan en un 75% en motocicletas y en un 70% en vehículos pesados porque no hay capacidad. Antes se ha hecho una mención del CAPA. Técnicamente el CAPA no se aplica en destrezas. No puede ser que alumnos presentados en los centros desplazados de Olot y Ripoll tengan que irse a Girona capital porque no se hacen exámenes teóricos en sus pueblos, en sus centros desplazados. No puede ser que Viella esté cerrado cuatro años después; los alumnos de Viella tienen que bajar a Pobla de Segur. Son 80 kilómetros, carretera de montaña con las heladas que hay en invierno, y tienen que pernoctar la noche antes porque no hay sistema de exámenes. Se suspendió. No puede ser que en el centro de La Seu d'Urgell y de Pobla de Segur se están repartiendo una capacidad de 26 alumnos entre 10 autoescuelas. Mire, yo soy de letras, pero con la cuenta de la vieja son 2,6 alumnos por autoescuela. ¿Qué autoescuela puede sobrevivir con 2,6 alumnos? Si un camión ya ocupa la posición de dos alumnos, que es lo que hablaremos después con el sistema CAPA.

Barcelona tiene una plantilla más o menos dimensionada, pero ¿cómo puede ser que un 30% de la plantilla no esté en las calles examinando? Si no es un problema ya de número, si es un problema de que estén haciendo, ejecutando su trabajo.

El señor de Junts per Catalunya ha hecho mención a que Ferrán Bel hizo una intervención aquí, en esta sala, sobre qué pasaba en Tarragona con el aula de teórica. El aula de teórica es un aula grande, dimensionada. Tienen 25 ordenadores. De esos 25 ordenadores, operativos están 15. ¿Y por qué hay 15? Es un problema de cableado, se tiene que tirar cable y podemos poner a 25 personas a hacer las pruebas. El director general, en esta sala, dijo que eso se solucionaba en una semana. Un año ha pasado y estamos examinando a 15 alumnos en Tarragona. ¿Qué supone? Más turnos de teórica, que los están haciendo examinadores, que esto es otra discusión. ¿Por qué hay que ver a examinadores dentro haciendo una tarea administrativa, como es hacer un examen teórico, si tendrían que estar en la calle y examinar y hacer su función? Por lo tanto sí, a veces me muestro *emprenyat*, pero es que son noticias *fake*.

Y realmente nos estamos centrando en un problema de exámenes, pero es que la gestión va más allá. Yo le doy un dato: en Lleida son 4600 permisos de conducir los que se obtienen al año. Tenemos una lista de espera de 3800 personas. Es que los datos cantan. Yo estoy en la calle, soy presidente de la Federació d'Autoescoles de Catalunya, de la Associació d'Autoescoles de Lleida, pero yo, como otros de mis compañeros, tenemos una pequeña autoescuela. En el caso de la mía es la tercera generación, y yo estoy con mis compañeros, con Albert, con la Mónica, con Lluís, con Borja, con Raquel, y son gente que están tratando de tirar para adelante su pequeño negocio. ¿Y cómo podemos explicar a los alumnos que no les queremos examinar? No es que no queramos, es que no podemos. Salen la subdelegada del Gobierno de Lleida y la jefa provincial de Tráfico de Lleida en un anuncio en la prensa que dice: Nos felicitamos porque ampliaremos la plantilla en dos. Pues mire, repito que soy de letras, pero si ustedes me dicen que tengo una plantilla de 7 examinadores y le sumo 2, 7 más 2 da 9. Es que en estos momentos estamos a 4 alumnos. ¿Cómo les explicamos a los alumnos, a los padres, estas listas de espera de tres meses y medio dentro de las autoescuelas, que no les podemos examinar? Y el mensaje que está llegando al ciudadano es que las autoescuelas no examinamos. No examinamos porque no podemos. Estamos examinando según su incapacidad en cuanto a la dotación que nos están dando.

Y les he dicho que somos afortunados. Hemos podido trabajar desde el minuto cero. Por la complicidad con la Administración catalana en cuanto a cierres perimetrales, cierres locales, cierres autonómicos, cierres en fin de semana, hemos podido ir sorteando todos y cada uno de los obstáculos. El colectivo hemos hecho los deberes, no ha habido un foco de infección en las autoescuelas. Por lo tanto, felicito al colectivo porque hemos trabajado bien, hemos desinfectado los vehículos, hemos ventilado, hemos perdido tiempo entre clase y clase para desinfectar, ventilar —esto a costa de las autoescuelas— y hemos hecho los deberes. ¿Y cuál ha sido el único problema? ¿Por qué siendo un sector que somos afortunados, que pudiendo trabajar no hemos trabajado lo que hemos podido? Por DGT, por ese problema estructural que tiene en Cataluña y que no hay solución. Pues sí, señora Granollers, me mojo, pero es que en la Federació d'Autoescoles de Catalunya, en el año 2005, en una asamblea general, ya se propuso el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 36

traspaso de competencias. Nos gustaría avanzar juntos, pero es que vamos a velocidades diferentes. Y ya por supervivencia, por incapacidad manifiesta, traspasen las competencias a la Generalitat de Catalunya y déjenos volar. Durante mi exposición, les he hablado de la vida, pero es que la vida de las autoescuelas, en manos de la DGT, peligra, al menos aquí, en Cataluña. Esto es lo que más o menos les quería decir respecto a todo el tema de exámenes. Disculpen si *estic emprenyat*, lo siento, pero lo vivo y es la vivencia que tenemos.

Sobre el tema de los guardarraíles y las motocicletas. En Cataluña hay un problema de base, que es la accidentalidad de motocicletas. Además, lo tenemos localizado, suele ser en vías interurbanas, suele ser en fin de semana y suele ser un conductor medio de unos 55 años. Es decir, que siendo Barcelona junto con Milán la capital europea de la motocicleta, estos accidentes no son en ciudad sino en vías interurbanas. Eso se está trabajando e incluso somos pioneros en este aspecto, porque se están pintando dentro de los carriles de las carreteras unas líneas —esto viene de Europa— para ver cómo enseñamos a trazar a los motoristas; es decir, que estamos trabajando en mejorar la infraestructura para poder acompañar al motorista y que no tenga estos accidentes.

En cuanto al sistema CAPA, saben ustedes que esto vino de una denuncia que se puso a Competencia de las autoescuelas de Tarragona. Se denunció a las cuatro jefaturas provinciales y a las cuatro asociaciones provinciales. Entonces, nosotros tuvimos que hacer una terminación convencional, es decir, dijimos que los pactos a que habían llegado las asociaciones provinciales con la jefatura provincial se deshacían, por decirlo de alguna forma, y fue la Dirección General de Tráfico quien elaboró su proyecto. Nosotros no participamos nunca en el CAPA; es más, hicimos terminación convencional y se nos informó de que había aparecido un sistema CAPA del que desconocíamos cómo funcionaba. Competencia —quiero recordarlo— dijo que el sistema actual no era posible y había dos sistemas: el sistema de que tú vas presentando y ellos te van citando, que sería la presentación libre, o este sistema que presentó la DGT. El sistema CAPA nunca fue validado por Competencia, válido como fórmula no existente de estos pactos, pero nunca se validó el CAPA, y nosotros no participamos en el CAPA; hicimos la terminación convencional pero yo nunca estuve en una reunión con la DGT —y era presidente en aquel entonces, hace diez años que soy presente— ni me explicaron cómo funcionaba, fue una terminación convencional y fue un programa propuesto por la Dirección General de Tráfico a Competencia que dijo: bueno, pues no es el sistema de presentación libre, es este sistema. Nosotros ahí no entramos.

En relación con el tema de por qué los funcionarios no quieren venir a Cataluña, primero, son oposiciones al Estado; Cataluña ya no es muy dada a opositar. Por ejemplo, aquí en Madrid hay más cultura opositora. Nosotros en Cataluña a lo mejor en ese sentido somos un poco más empresarios o más pequeñas empresas. Segundo, quien quiera opositar normalmente lo suele hacer en oposiciones de la Generalitat de Catalunya. Cuando una persona del Estado lo envían a Cataluña el coste de vida también es superior. ¿Por el *procés*? Le puedo decir que no. Hay una integración y no hay ningún tipo de problema en ese aspecto. Yo lo achacaría más a que son personas de origen de fuera de Cataluña y que cuando pueden quieren volver a su destino y a que el coste de vida, como es lógico, en Cataluña y especialmente en Girona es mucho más elevado. Solamente, voy a hacer un pequeño matiz: de 35 plazas que aprobó el Partido Popular y que luego cuando el Partido Socialista entro en el Gobierno se incorporaron, los números 33 y 35 iban a Girona y aún los están esperando, es que no se han incorporado, renunciaron a su plaza, ¿por qué? Porque por el coste no les salía a cuenta.

En cuanto a la digitalización y el *streaming*, la pandemia ha supuesto un cambio, es decir, no podíamos tener el aforo, los ratios. En nuestras aulas ha habido un momento en que no podíamos tener los alumnos en nuestros centros por motivos evidentes. La digitalización, poner unos contenidos en una web y que la gente se los vaya descargando es diferente del *streaming*. El contacto, la presencialidad del alumno, estos silencios, estas experiencias, todos esos proyectos de los que les hemos hablado, la Universidad Autónoma de Barcelona, el Intrás, la cátedra del doctor Montané en la Autónoma como el señor Montoro en Valencia han avalado siempre esta presencialidad y no es nada raro. Es decir, si miramos a Europa, la presencialidad en las aulas se exige en muchos países, hay una formación teórica obligatoria. Incluso, lo que les comentaba, el sistema en Austria de la presencialidad en la segunda fase ha mostrado una reducción de un 30% en la siniestralidad en los conductores jóvenes. Es decir, que no vamos tan mal.

Voy concluyendo porque veo que se me acaba el tiempo. Sobre el tema de las velocidades que nos ha comentado el señor Carbonell en los vehículos de movilidad personal y en los vehículos de ciudad, efectivamente es una incongruencia. Es decir, el vehículo de movilidad personal si va a 25 kilómetros por hora, si tiene un accidente, pues tendrá consecuencias. Pero es que también las encontramos en las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 37

bicicletas, por qué en vía urbana no tienen que llevar casco y en vía interurbana sí. Una bicicleta puede desarrollar una velocidad dentro y fuera de poblado. ¿Es que fuera de poblado se va a hacer más daño que en la ciudad? Si tiene un accidente se lo va a hacer tanto en un sitio como en otro. Es decir, a veces la norma se tendría que pulir y estoy totalmente de acuerdo en que se necesitaría una mínima formación, un seguro de responsabilidad, y ayer el fiscal nos decía que se imputarán por delitos de tráfico y seguridad vial aquellos conductores que vayan con tasas de alcoholemia, que utilicen dispositivos de auriculares, etcétera.

Por hacer referencia a todo lo relativo a nuestra página web, tenemos una sensibilidad con este tema de las personas discapacitadas. No hacemos todo lo que deberíamos hacer. Si me permiten, uno de los cuatro presidentes de la Federación de Autoescuelas de Catalunya en estos momentos ha vivido una experiencia personal, ha estado en el Instituto Guttmann, y esto nos ha hecho ver que a veces no somos conscientes hasta que nos pasa. Sí, hay una página web, hay unas autoescuelas, se intenta hacer, pero realmente no hacemos suficiente ni nosotros ni las administraciones, y esta sensibilidad la tenemos integrada en nuestro ADN y le aseguro que es uno de los valores que vamos a seguir potenciando, y ahora tenemos la oportunidad ya que Joan, al que desde aquí le mando un abrazo, se encuentra en esa situación delicada, de hacer todo lo posible para poder normalizar y que pueda integrarse con normalidad en esta nueva etapa.

Muchas gracias por su atención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Viladrich, por su comparecencia. Le deseamos un buen regreso a casa.

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN DE AUTOESCUELAS DE CATALUÑA, FAC** (Viladrich i Castellanas): Muchas gracias a ustedes.

El señor **PRESIDENTE**: Un minuto para despedir al señor Viladrich y dar la bienvenida al siguiente compareciente. (Pausa).

— DEL SEÑOR GONZÁLEZ GALLARZA (EN REPRESENTACIÓN DE LA PLATAFORMA DE AUTOESCUELAS DIGITALES (PAD)). (Número de expediente 219/000547).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a dar paso a la última comparecencia de la mañana de hoy. Recibimos a don Miguel González Gallarza, en representación de la Plataforma de Autoescuelas Digitales. Señor González, muchas gracias por su presencia aquí esta mañana. Sabe que la comparecencia se desarrolla con una intervención inicial suya de quince o veinte minutos, a continuación los portavoces le plantearán alguna cuestión, alguna pregunta y cerrará usted la comparecencia con una intervención de unos diez minutos. Sin más preámbulos, le doy la palabra al señor González Gallarza para que haga su exposición. Muchas gracias y adelante.

El señor **GONZÁLEZ GALLARZA** (en representación de la Plataforma de Autoescuelas Digitales, PAD): Muchas gracias a todos los invitados por esta invitación. Para mí es un honor representar a la Plataforma de Autoescuelas Digitales y, por tanto, a este sector de la formación vial que está creciendo.

Me gustaría empezar mi intervención con una introducción sobre cómo nosotros percibimos a día de hoy el estado actual de la formación vial. Nosotros entendemos que el sector de la formación vial está sufriendo una doble crisis. En primer lugar, hay una crisis coyuntural relacionada con el COVID-19, como ha habido en otros sectores de la economía. En el sector de la formación vial se manifiesta con un fuerte colapso en los centros de exámenes, como sabemos, con dificultades también para las autoescuelas para realizar clases prácticas por cierto miedo al contagio en unos momentos del año pasado, pero sobre todo unas dificultades económicas importantes para muchas autoescuelas. En un estudio realizado por una asociada de la Plataforma de Autoescuelas Digitales, la Autoescuela Digital Dribo, se estima que la crisis del COVID-19 en el último año ha supuesto el cierre del 10% de las autoescuelas. Pero esta crisis no es únicamente coyuntural, no es únicamente relacionada con el COVID, sino que ya desde antes había ciertos aspectos estructurales del sector que se han venido acentuando con el COVID y que son principalmente la ineficiencia y la falta de digitalización de muchos actores y la precarización de las condiciones de trabajo de muchos profesionales del sector. Nuestra constatación al final es muy firme. Nosotros entendemos que ningún padre, ninguna madre —y seguro que aquí, en la sala, hay padres y madres—, llevaría a sus hijos a una escuela

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 38

donde cada vez hay menos alumnos, cada vez hay menos profesores y además suspende la mitad del curso al final de año. Esta es la situación de la formación vial hoy.

En cuanto a alumnos, el número de carnés de permiso B ha descendido a la mitad en los últimos diez años. En cuanto a profesores, se calcula que hay unos 17 000 profesionales de formación vial en activo, un número insuficiente hoy en día para cubrir la demanda, pero, además, no se está relevando generacionalmente, con lo cual va a haber un problema importante de falta de profesores, y en cuanto a los suspensos, según los últimos datos, menos de la mitad de los alumnos aprueban la prueba teórica en primera convocatoria y un tercio solamente en la parte práctica. Entonces, lo que entendemos es que el modelo actual de autoescuela no es atractivo para los alumnos más jóvenes, para los futuros conductores y, por lo tanto, hay que repensarlo, hay que remodelarlo, siendo las autoescuelas, en este caso, las primeras responsables en mirarnos el ombligo, ver cómo podemos mejorar nuestro modelo para adaptarnos a las nuevas generaciones y a sus hábitos, más allá de lo que pueda hacer la Administración. Pensamos que la formación vial debe ubicarse como un pilar básico de la formación de los ciudadanos. El carné de conducir sigue siendo algo muy importante, es un instrumento esencial para acceder al empleo, a la movilidad, a la independencia, especialmente en zonas rurales o menos pobladas. Por lo tanto, tenemos entre manos un problema de orden social.

Frente a esta situación de crisis, la plataforma de autoescuelas nacemos en 2018 con el objetivo de promover la transformación digital de este sector, la transformación digital de la formación vial para ser un modelo más eficiente, más atractivo también para los alumnos, apoyándonos en la digitalización, en técnicas y en recursos que a día de hoy ya existen, y compartiendo el fin último, que además compartimos todos en esta sala, que es el de conseguir conductores más seguros, más responsables en la carretera, y llegar a ese objetivo de cero víctimas. Por lo tanto, con la transformación digital de las autoescuelas tenemos una palanca importante para reducir esa siniestralidad. En consecuencia, nosotros estamos aquí con la vocación de ser un actor institucional, digamos, participando en todos los foros donde podamos transmitir nuestra visión, como ya hacemos en diversos grupos de trabajo de la Dirección General de Tráfico. Estamos muy contentos de estar hoy en esta Comisión tan importante y queremos ser un actor colaborativo. Al final, queremos tender la mano al sector, a todos esos actores que han estado tantos años trabajando por la seguridad vial, todos los agentes, asociaciones —con un foco especial, de hecho, en las víctimas de tráfico— que tanto trabajan cada día para mejorar la seguridad en nuestras carreteras. Con esa visión de víctimas cero, con esa misión, además, de transformar digitalmente la educación vial, lo que proponemos desde la PAD es una reforma del modelo en tres ámbitos principales, que constituirán los tres bloques de mi presentación. Primero, queremos que la formación se adapte al siglo XXI, a la generación actual, integrando todas las ventajas que ofrece la educación digital hoy en día. En segundo lugar, queremos que se digitalice la relación alumno-autoescuela-Dirección General de Tráfico, para que se pueda digitalizar la relación ciudadano-Dirección General de Tráfico con garantías de seguridad y de pedagogía. El último bloque será sobre las condiciones de trabajo; entendemos que tenemos que poner al profesor de formación vial en el centro de este nuevo modelo.

En cuanto al primer bloque sobre educación vial digital, nosotros creemos que esta expresión debería ser evidente. La educación vial debería ser digital, hoy en día no lo es. Entonces, lo que queremos, en primer lugar, es adaptar la educación vial, el sistema actual, al contexto que estamos viviendo. Hoy en día, la formación digital está plenamente integrada y reconocida en cualquier modelo educativo y la formación vial no puede quedarse atrás, no puede ser una excepción. De hecho, está reconocida a nivel normativo en el artículo 70 bis de la Ley Orgánica de Educación, que se introdujo en diciembre de 2020, y cito textualmente: «Los poderes públicos impulsarán el desarrollo de formas de enseñanza que resulten de la aplicación preferente de las tecnologías digitales a la educación. En concordancia con lo anterior, se potenciará el desarrollo de iniciativas formativas y la elaboración de materiales didácticos en soporte electrónico. Se facilitará la extensión de las enseñanzas a distancia y su acceso a través de tecnologías digitales». Nosotros, por lo tanto, lo que pedimos a esta Comisión y a la Administración es que cumpla con este mandato legal también en el ámbito de la formación vial. Además de esa normativa, la educación digital se ve apoyada por el actual contexto de digitalización a nivel global. La educación, como otros sectores, ha sido capaz de adaptarse, y además de manera acentuada por el COVID, a este nuevo paradigma. Existen hoy en día universidades que imparten grados, posgrados, por medios digitales únicamente, en profesiones tan relevantes como la abogacía, la psicología, la ingeniería o incluso la medicina. Las principales instituciones internacionales reiteran la necesidad de promover esas tecnologías

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 39

digitales en la educación en diferentes estudios que ustedes pueden constatar en la OCDE, en la Comisión Europea; en el año 2020 hay estudios que van en esa dirección.

Lo que queremos también es utilizar esos avances tecnológicos que ahora describiré para ofrecer una formación y una sensibilización vial de calidad. No estamos únicamente hablando de conceptos teóricos, ni siquiera de la pericia técnica, sino de sensibilización, porque, al final, esa es la palanca que hace que los conductores sean más seguros. Consideramos, pues, imprescindible mejorar la sensibilización de los conductores, para lo que también entendemos que debe jugar un papel fundamental la educación digital, o sea, los medios digitales para esa sensibilización. Ahí está, por ejemplo, el informe de la Fundación Alternativas de 2019, titulado Formación vial de calidad en una sociedad digital, elaborado por el doctor Lorenzo García Aretio, que es catedrático de Educación de la UNED y director de la Cátedra Unesco de Educación a Distancia, donde en ese informe se avala la educación *online*, el modelo que nosotros representamos, para formar y sensibilizar en materia de seguridad. Pero es que, además, hay un estudio que seguramente ustedes conocen, que es el Study on Driver Training de la Comisión Europea de 2017, que lejos de hablar de presencialidad, lejos de promover la presencialidad como una palanca necesaria o única para mejorar la sensibilización, lo que hace es reconocer y ensalzar casos de éxito a nivel europeo, de concienciación y percepción de riesgos que se hacen de manera *online*. Otro ejemplo es el curso de E-learning que imparte hoy en día el RACE y el Instituto de las Naciones Unidas para la Formación y la Investigación sobre prevención de los riesgos viales, que hoy en día lo consumen muchísimas empresas en nuestro país. Además, volviendo al aspecto normativo, tenemos el Real Decreto 174/2021, que ustedes también conocen, por el que se establece el título de Técnico Superior en Formación para la Movilidad Segura y Sostenible, que establece expresamente que los módulos profesionales que conforman las enseñanzas de este ciclo formativo, que incluyen, además, contenidos de sensibilización, podrán ofertarse a distancia, exceptuando solo la enseñanza de técnicas de conducción práctica que tiene lugar en el vehículo. Pero, en ese contexto, si los profesores de formación vial, que tienen una media de edad de unos 45 años, pueden formarse con este nuevo real decreto y sensibilizarse a distancia, ¿cómo vamos a poner en duda, señorías, que los futuros alumnos, de una media de edad de unos 18 a 25 años, puedan formarse y sensibilizarse por esos mismos métodos? Sería, entendemos, una incoherencia y un sinsentido. Por lo tanto, la formación vial digital no sirve únicamente, insisto, para la parte teórica, para aprenderse las señales, sino que, además y especialmente, es útil para la sensibilización. No es que lo digamos nosotros, como he dicho, lo avalan expertos pedagógicos de reconocido prestigio internacional; lo avalan instituciones internacionales como la Comisión Europea, Naciones Unidas, y, tercero, lo reconoce la normativa vigente a nivel nacional. Pero es que, además, si hoy en día salimos a la calle y vemos el mundo que nos rodea, los jóvenes ya se sensibilizan *online* a través de redes sociales, de series; los cambios de comportamiento que estamos viendo a nivel del coronavirus, del reciclaje, eso se consigue *online*. Nadie está yendo a clase a que les expliquen presencialmente ese tipo de comportamientos para una transición ecológica, para la igualdad, etcétera. Entonces, creemos realmente que la sociedad ya está en ese paradigma. Pero es que, además, la eficacia de un proceso educativo no depende de la modalidad, no depende del continente, sino del contenido, del rigor de su diseño pedagógico, de su capacidad de adaptación, y ahí es donde nosotros queremos promover esa educación digital. Las autoescuelas digitales queremos trabajar junto con la Dirección General de Tráfico, con todas las entidades sociales y asociaciones de seguridad vial, para diseñar esos contenidos educativos con la máxima calidad, que sean fácilmente actualizables y, sobre todo, que generen datos que sean útiles para el diseño de políticas viales, que sean más eficaces y que sigan, como decía antes, reduciendo el número de víctimas de tráfico. Tenemos una palanca fundamental que debemos utilizar. Hoy en día, lo que nos transmiten la Dirección General de Tráfico y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial es que ellos no tienen suficientes datos para diseñar esas políticas.

Por lo tanto, lo que queremos es hacer más eficiente lo que existe ya, esa formación y concienciación que existe ya en las autoescuelas, en los cursos de recuperación de puntos. Con el E-learning se puede concienciar de una manera directa. Mucha gente dice: hay una barrera. Es que, hoy en día, se puede tener un contacto directo con los alumnos. Nosotros tenemos un ejemplo que sus señorías tienen en la presentación que les hemos hecho llegar, de un piloto de curso de sensibilización vial, donde ponemos el foco en la evaluación. Es decir, vamos a evaluar ese curso que nosotros planteamos con resultados, haciendo un perfil de riesgo inicial y final para ver qué incidencia en los comportamientos ha tenido nuestra sensibilización. De manera que hablar del medio, hablar de la presencialidad o la digitalidad porque sí, no tiene sentido, tiene sentido hacerlo en base a unos resultados en una evaluación del contenido.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 40

Además, entendemos que se debe fomentar esa formación digital en todas las etapas de la formación vial, no solo limitarse al permiso de conducción B que se obtiene a los 18 años, sino ampliarse a la formación vial en su conjunto, con otras instancias como la recuperación de puntos, los programas de actualización de los profesores, pero, además, en una visión de formación de conductores a nivel continuo. Los ciudadanos deberían poder tener un contacto directo con la Administración a través de contenidos pedagógicos que les vayan formando a lo largo de toda su vida. En ese sentido, como saben, actualmente se está tramitando en esta casa el proyecto de ley por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Como saben sus señorías, además, desde la PAD hemos propuesto a todos los grupos parlamentarios una enmienda en el artículo 62, en el que, de hecho, en consonancia con la Ley Orgánica de Educación que decíamos y el Real Decreto de Técnico Superior de Formación, proponemos que toda la enseñanza, hoy en día, para obtener el permiso de conducción B, incluida la sensibilización, pueda impartirse a distancia, menos, evidentemente, la parte práctica, que se hace presencialmente en el vehículo. Ese es el fondo de nuestra propuesta.

Acabo este bloque de educación vial y paso a lo que entendemos que debe ser la digitalización de los procesos con la Dirección General de Tráfico. Lo que queremos es que el modelo sea más sostenible y eficiente. El sistema actual exige muchísima documentación en papel, intercambio de documentación entre el ciudadano y la DGT y la autoescuela. El desplazamiento físico a las autoescuelas, por lo tanto, implica unos traslados y unos costes innecesarios. Proponemos eliminar todo lo que se pueda los trámites presenciales entre autoescuelas y la DGT. Es verdad que ha habido mucha digitalización, pero todavía resisten muchos trámites absolutamente innecesarios, porque se trata únicamente de intercambio de documentación, y además creemos que esa es la base para reforzar la interacción entre los ciudadanos y la DGT por medios electrónicos. En el futuro, el ciudadano debe tener una relación electrónica con la DGT, que ya apuesta por esta digitalización, pero debe seguir apostando por un sistema de Administración digital que acompañe, como decía antes, a todos los ciudadanos a lo largo de su vida como conductores. Hay un ejemplo que es el de los candidatos por libre. Hoy en día, cuando un ciudadano se presenta por libre a un examen de conducir, a un examen teórico, tiene una serie de trámites físicos innecesarios en la jefatura, tiene que pedir cita, tiene que ir al centro de exámenes, y, si va por autoescuela, evidentemente, lo tiene que hacer la autoescuela, pero entendemos que se debería poder hacer *online*, como ya se hace en otros países de Europa, porque facilita el acceso, una vez más, al permiso de conducir.

Acabo mi intervención con un último bloque sobre lo que entendemos que debe ser la mejora de las condiciones económicas y de trabajo de los profesionales del sector. Hablamos de autoescuelas, pero sobre todo tenemos que hablar de profesionales de formación vial, lo que son los profesores de formación vial y que mañana serán los técnicos de movilidad segura y sostenible. Nosotros entendemos que hay que poner en valor el papel de esos profesionales. Hoy en día son el centro de la formación y, además, está demostrado, entre otras cosas, por el Study on Driver Training, que la palanca principal para un buen aprendizaje es ese contacto directo con un formador muy bien titulado, muy bien formado, como lo hay en España, que es un país de referencia en formación de formadores. Debe dignificarse, por lo tanto, esa labor y las condiciones de trabajo —podremos entrar en detalles—, porque el sistema actual no los valora lo suficiente. Hace falta una reordenación tanto administrativa como legal para dignificar esa profesión, valorar adecuadamente el trabajo pedagógico que tienen, que hay que hacerlo en mejores condiciones y, en última instancia, la labor social que tienen los profesores, que son los que forman a nuestros jóvenes a la hora de ponerse al volante. Por lo tanto, lo que proponemos es trabajar, colaborar para construir un marco operativo más transparente y flexible para los profesionales. El sistema actual está plagado de costes, de ineficiencias, de barreras que las recibe la autoescuela, pero se repercuten directamente a los profesionales, se traducen en irregularidades y condiciones de trabajo precarias. Por lo tanto, se debe apostar por un sistema de trabajo transparente y flexible, que permita al profesor de formación vial, si lo desea, trabajar con autonomía, porque, al final, entendemos que él sí puede ser un prestador de servicios que tenga su vehículo, que pueda enseñar a sus alumnos sin deber tener un local físico, y que ese marco, al final, sea más seguro y competitivo en el futuro que en el paradigma en el que vivimos.

Por lo tanto, la conclusión es que se debe revisar el marco regulatorio de las autoescuelas, que se revisó por última vez hace diez años. Se debe reevaluar esa regulación para conseguir un marco jurídico más adaptado y eficiente para las escuelas hoy en día, que elimine barreras, que elimine cargas administrativas y que permita que los profesionales centren sus esfuerzos en la cuestión pedagógica, en aportar valor a sus alumnos, y no en burocracia que, hoy en día, es innecesaria. En definitiva, se trata de revisar un modelo que lleva casi veinte años sin tocarse. Es verdad que se reformó en 2010, pero de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 41

manera —entendemos— insuficiente. Hay que adaptarlo a la nueva realidad del mercado, a las nuevas generaciones y, por lo tanto, permitir a las autoescuelas transformarse hacia un modelo que sea más resiliente en el futuro. La alternativa, en realidad, es que esas autoescuelas no puedan competir en un futuro, y que el sector, como venimos viendo en estos últimos diez años, se vaya reduciendo.

Acabo mi intervención simplemente recapitulando ese llamamiento al sector en general y a las administraciones para trabajar en pro de este nuevo modelo que nosotros ya representamos en el sector, pero queremos comunicar a toda la sociedad, y agradezco, una vez más, al presidente y a todos los diputados la invitación, y estoy dispuesto a responder a todas sus preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor González Gallarza.

Vamos a pasar al trámite de intervención de los portavoces. En primer lugar, por el Grupo Republicano, la señora Granollers.

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

Bienvenido, Miguel. Gracias también por tus aportaciones. Tal como ya hemos expresado a los anteriores comparecientes, nuestros agradecimientos al inmenso trabajo que realizáis como profesores desde autoescuelas, formando muchas veces a la gente joven en el lenguaje vial. Nos gustaría saber su opinión sobre la formación continua del conductor y, además, cómo debería ser esta. Ustedes nos dicen que toda la enseñanza relativa a los conocimientos, la técnica, la concienciación y la sensibilización podrá ofertarse a distancia, siempre que se garantice que el alumno pueda conseguir los resultados de aprendizaje necesarios para la superación de la correspondiente prueba de conocimientos. ¿Cómo consideráis vosotros que dicha concienciación podría ser evaluable? Y si es así, ¿cómo debe realizarse esta evaluación? Seguramente todos los aquí presentes en un día hicimos el examen del carné de conducir y no creo que haya nadie al que se le haya olvidado este día. Es un día en que estás muy nervioso, tienes muchas preocupaciones; es como si te jugaras todo en un día. ¿Cómo os parece que se tendrían que adaptar los exámenes, tanto el teórico como la parte práctica, para hacerlos más del siglo XXI? ¿Qué propuesta tenéis para la concienciación de los más jóvenes? Está claro que, a veces, se pueden concienciar no solo a través de las redes. De ahí, problemas psicológicos o de trastornos, como puede ser anorexia o bulimia en el caso de las mujeres, que queda demostrado que no están concienciadas, más bien al contrario. ¿Cuál sería la propuesta para formar y para concienciar?

Solo voy a terminar con una reflexión, porque estamos totalmente de acuerdo en la digitalización de los trámites entre autoescuelas y la DGT, pero nos quedan algunas dudas sobre la concienciación y sensibilización en los cursos.

Solo para reflexionar: nos habéis repartido la presentación en papel. ¿Por qué nos la habéis repartido en papel pudiéndolo hacer en digital?

Gracias. Nada más.

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

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

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

Gracias, señor González, por su exposición. A mí me surgen algunas preguntas que espero que me pueda responder y aclarar en esta Comisión.

Ha comentado usted que menos de la mitad no aprueban el teórico actualmente. Quisiera saber, si tienen datos, si esas cifras se mantienen en las personas que están haciendo esa formación de forma digital. Si hay datos comparativos que reflejen si las personas que se forman a través de otros canales digitales tienen mejor o peor resultado. Hay otros países en los que ya están instaladas y mucho más avanzadas las autoescuelas digitales y quizá pueda tener algún dato en ese sentido.

Se ha hablado de la sensibilización y la concienciación. Quizá el tendón de Aquiles en el que se intenta poner el acento es la falta de capacidad de las autoescuelas digitales para llegar a esa sensibilización y concienciación, sobre todo en los más jóvenes, que son principalmente los que se sacan el carné de conducir. Ya ha explicado algo, pero si puede abundar más en la estrategia, se lo agradecería.

Ha hablado de los trámites digitales de la DGT. Quisiera saber qué opina sobre cómo está avanzando la digitalización de los trámites en la DGT. Si hay alguien que tiene poder económico y poder de legislar y llevar a cabo un cambio importante se supone que es el Gobierno de España. A día de hoy, cuando se está hablando de los coches autónomos, en los que ya no se necesita ni siquiera poner la mano en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 42

volante, todavía tenemos que desplazarnos equis kilómetros en esa España vaciada para entregar un papel y hacer una cola para que nos lo firmen.

Una última pregunta: ¿Por qué se exige a las autoescuelas que tengan un local físico para tener un coche para dar clases de conducir, cuando hay muchísimas profesiones y oficios en los que solamente hace falta un domicilio fiscal. ¿Qué interés hay en que las autoescuelas tengan un local físico para poder tener un coche para impartir la formación?

Nada más. Muchísimas gracias.

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

Por el Grupo Popular, el señor Gago.

El señor **GAGO BUGARÍN**: Muchas gracias, presidente.

Muy buenos días, don Miguel. Encantado de tenerle aquí para finalizar esta jornada. Quiero agradecer, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, su participación y su exposición en este ejercicio de análisis para el trabajo de la estrategia española de seguridad vial.

Ya le adelanto que nuestro grupo reconoce que hoy en día existen complejidades dentro del territorio nacional en cuanto a la accesibilidad de los españoles para la obtención del carné de conducir. La primera tiene que ver con el criterio de renta y con la distribución geográfica y la segunda tiene que ver con la accesibilidad física de los jóvenes españoles, la diferenciación entre la España rural y la España urbana y las desigualdades que ello supone y por las cuales aquí tenemos la obligación de trabajar.

Teniendo en cuenta estas dos circunstancias, se nos plantean las siguientes reflexiones. Primero, en cuanto a la evolución tecnológica en cualquier ámbito y período histórico, en el año 2021 no podemos mirar para otro lado en cuanto al papel que la digitalización juega en la adquisición de la formación a todos los niveles, académico, superior, básico, y por ello también en el ámbito que nos concierne, que es la obtención del carné de conducir. Reconocemos que la digitalización en la formación teórica del carné de conducir contribuye, en primer lugar, a mejorar la accesibilidad de los alumnos de la España despoblada, y en segundo lugar, a reducir el número de desplazamientos. Hablo tanto de la reducción del volumen de tráfico como de la mejora en la seguridad vial, de una manera singular para los alumnos de la España rural, alumnos que vienen de alta montaña, por ejemplo, en períodos invernales. Puede parecer algo banal, yo soy de ciudad, pero pongámonos en el caso de una joven que tiene que volver a las ocho de la noche a su entorno rural un 15 de enero. Estamos hablando de que son unos 750 000 alumnos pendientes de exámenes en estos momentos. Si multiplicamos esta cifra por una media de diez desplazamientos, hablamos de un total de 7,5 millones de desplazamientos, para que tengamos una idea más concreta del volumen del que hablamos. En este sentido, como portavoz de cambio climático del Grupo Parlamentario Popular, quiero resaltar que la reducción del número de desplazamientos supone una mitigación singular en las emisiones de CO₂ y de NOx. Yo le pregunto: ¿existe alguna diferencia entre la autoescuela digital nueva o una escuela tradicional digitalizada? Es una pregunta cuya respuesta es interesante conocer.

Desde el punto de vista del *software* a aplicar para el ejercicio de la actividad formativa, ¿qué es lo que se requiere exactamente? Es decir, ¿en qué podemos ayudar para generar esa simbiosis y que se puedan desarrollar en el año 2021 las autoescuelas digitales?

En relación con la Dirección General de Tráfico y con el ministerio, en ese marco regulatorio del que usted habla, ¿nos puede concretar un poco más hacia dónde debemos caminar?

Por otra parte, en relación con el funcionamiento del CAPA, que nosotros hemos denunciado y cuya petición de eliminación como sistema de funcionamiento de las autoescuelas hemos reiterado, ¿cuál sería la alternativa que ustedes plantean?

Esas serían las preguntas que nosotros le querríamos hacer en el día de hoy. Muchas gracias.

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

A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Serrano.

El señor **SERRANO MARTÍNEZ**: Gracias, presidente.

Quería agradecerle al señor Miguel que esté esta mañana en esta comparecencia. El Grupo Parlamentario Socialista, como siempre, considera constructivas sus propuestas.

Hay sectores a los que les toca abrir camino, en este caso al sector que representa y a su organización les toca abrir camino en la digitalización de la seguridad vial y, en este caso, buscar la fórmula o el procedimiento por el cual tenemos que abrir ese camino. Las nuevas generaciones se incorporan a esa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 43

nueva metodología del trabajo que sin esa herramienta no se entiende. Hay un dato por ahí que todos utilizamos, y es que el 75 % de la gente joven convive ya con esa nueva forma de relacionarse en esa plataforma digital y virtual, por lo que, efectivamente, como tú bien aportabas en tu comparecencia, no se entiende una formación sin esa convivencia en un mundo digitalizado.

Hay tres pilares fundamentales que van a acompañar el plan estratégico de seguridad vial. Es cierto que la digitalización se abre camino ferozmente en la formación, lo hemos visto. El último año se ha puesto de manifiesto en el sistema educativo. Pero hay otros dos pilares fundamentales, que otros compañeros diputados ponían de manifiesto, que son la concienciación y la sensibilización del conjunto de la sociedad.

En la formación, lo tenemos claro, la digitalización es un nuevo mecanismo, pero vemos también cómo desde distintos ámbitos se exigen, o por lo menos se piden, métodos semipresenciales o presenciales. Esto hay que tenerlo en consideración, puesto que estamos hablando de cosas tan sensibles como la educación y la formación vial. Es algo que tenemos que tener siempre en consideración. Esa convivencia entre la presencialidad y la vida digital nos la dará el tiempo, pero es en lo que nos puede quedar algún tipo de duda.

Por otro lado, hay algo en lo que creo que estamos de acuerdo todos los comparecientes y, por supuesto, el conjunto de los diputados y diputadas, que es la calidad en la formación. Este grupo y, por supuesto, esta Comisión y el conjunto de los comparecientes tenemos que buscar el rigor en la calidad de la formación. Debemos buscar la mayor calidad en la formación en seguridad vial y, por supuesto, tenemos que garantizar que, vía presencial o vía digital, esa educación vial vaya mejorando, porque es el mejor escudo para lograr el objetivo que todos nos marcamos, que es la siniestralidad cero, cero víctimas de accidentes en nuestro país. Esa calidad tiene que ir acompañada, por supuesto, de las nuevas herramientas que tenemos para la formación, pero también por una apuesta sincera del Gobierno. De todos es conocido el trabajo que viene haciendo la Dirección General de Tráfico, no solamente desde el punto de vista de la calidad —pongo como ejemplo ese título superior en formación para la movilidad y la seguridad sostenible en nuestro país—, sino también —y es de reconocer, aunque nos queda mucho trabajo por hacer— en lo que a la digitalización de sus trámites y de su forma de trabajar se refiere, donde ha hecho un trabajo arduo, exigente y riguroso. Bien es cierto que nos queda un largo camino por recorrer, pero también es cierto que se ha experimentado un cambio importante en la digitalización de los trámites en todo ese trazado que va desde que una persona decide sacarse su carné de conducir hasta que, en un momento determinado, obtiene ese carné. Aquí también hay que hablar de la formación continua del conductor, de la sensibilización que tenemos que llevar a cabo en todo el ciclo de vida de las personas. Tenemos que ver cómo somos capaces de garantizar esa formación continua desde el punto de vista de la digitalización, y para eso también tenemos que tener algunos datos claros y, por supuesto, alguna metodología digital para llegar al conjunto de la sociedad.

Hay otro tema que no has tocado y sobre el que me gustaría saber tu opinión, que son los examinadores. Yo creo que es la asignatura pendiente del conjunto de esta Comisión y del conjunto del Gobierno. Aunque es cierto el esfuerzo que se ha hecho en los dos últimos años, incorporando en torno a cien examinadores nuevos, el número de examinadores que tenemos en nuestro país no es suficiente y debemos ser exigentes para seguir incorporándolos. Estamos convencidos, en el Grupo Parlamentario Socialista, del compromiso del Gobierno para solventar los problemas provocados por unos recortes de ocho años de un Gobierno anterior que nunca solucionó este tema. Tenemos que ser capaces de ponerle punto y final a ese gran reto.

Voy terminando, señor presidente. Me gustaría poner en valor dos cosas. La primera es que estamos de acuerdo en la formación digital. Estamos de acuerdo también, por supuesto, en conciliar la presencialidad que algunos sectores nos vienen demandando con las nuevas herramientas del mundo digital. Nos quedan algunas dudas que me gustaría que nos despejara respecto a la sensibilidad, sobre todo cómo vamos a sensibilizar al conjunto de la sociedad con nuevas metodologías, en este caso virtuales, sobre este gran reto que es no tener ninguna víctima en accidentes de tráfico.

Gracias. **(Aplausos).**

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

Para concluir la comparecencia, tiene de nuevo la palabra el señor González Gallarza.

Adelante.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 44

El señor **GONZÁLEZ GALLARZA** (en representación de la Plataforma de Autoescuelas Digitales, PAD): Quiero dar las gracias a todos los señores diputados por sus aportaciones y preguntas.

Empezando por la señora diputada del Grupo Republicano, la formación continua es una asignatura pendiente también. Es verdad que, en Europa en general los sistemas de formación vial se han construido en torno al examen teórico y práctico. Yo aquí aportaría la visión desde otros sectores de la educación. Se ve ahora mismo en la formación profesional, en ciertos sectores que el examen en sí no es garantía de aprendizaje. En realidad, un sistema de formación vial que solo exige la aprobación de un examen en un momento dado es un sistema que fracasa si no hay unos conocimientos a largo plazo. Con lo cual —y volveré a esa noción de formación continua— la respuesta a gran parte de los problemas del sector a día de hoy puede ser repensar ese modelo, y nosotros estamos dispuestos también a trabajar con actores del sector en esa visión, empezando también por pequeños resultados, como puede ser integrar otro tipo de reflexiones en el examen, como la percepción de riesgos, y acabar con ese modelo memorístico que es el que tenemos hoy en día.

En cuanto a la naturaleza evaluable de esa concienciación, es decir, cómo vamos a evaluar —preguntaba usted— la concienciación, nuestra idea —lo tiene en la presentación— es hacer un perfil de riesgo inicial individualizado al alumno, en el que vemos en qué cuestiones hay que incidir más en cada alumno —y luego en agregado—, ya sea en la velocidad, en el alcohol o en las drogas, hacer un recorrido pedagógico y de concienciación adaptado a ese perfil de riesgo inicial y luego medir el perfil de riesgo final para poder validar si ha habido un cambio de comportamientos. Eso en un curso inicial, que podría ser el de desensibilización. Luego, a lo largo de la vida del conductor, hay que seguir ese perfil. Igual que hoy en día tenemos aplicaciones que nos invitan a comer más sano o a hacer deporte y nos van siguiendo y nos van motivando, la idea sería que la seguridad vial fuese esa asignatura pendiente a nivel individual una vez más, porque así es como se incide en los accidentes.

Para eso también hay que adaptar, como decía antes, los exámenes actuales. Es verdad que el examen teórico está muy enfocado al modelo memorístico y que en el examen práctico no se puede medir toda la pericia técnica en todas las situaciones. Aquí la idea es alargar un poco ese periodo formativo, es decir, no confiar únicamente en un examen, sino en un período más a largo plazo de formación, y luego tener un modelo de aprendizaje de la conducción que no se evalúe en un solo examen. Es decir, se trata de alargar un poco esa formación.

Hablaba también de las redes sociales. Yo a lo mejor aquí soy más optimista que usted. Usted hablaba del peligro de las redes sociales a la hora de concienciar. Yo soy muy optimista con las redes sociales. Es verdad que hay una cuestión de regulación que supera el ámbito de esta sala, pero yo soy optimista y creo que, bien utilizadas, las redes sociales pueden conectar a jóvenes con mejores comportamientos, con consejos del día a día y también con los resultados y las consecuencias de la imprudencia en el volante y pueden implicar un cambio de comportamiento. Yo ahora lo veo con gente de mi generación, incluso con generaciones más jóvenes: nos sensibilizamos sobre temas sociales —la igualdad, la igualdad de géneros, la igualdad social, el cambio climático— viendo series de Netflix. O sea, hay contenidos sociales y culturales que nos invitan a cambios de comportamiento. También puede haber un peligro de visibilizar otro tipo de peligros, pero, en general, yo soy optimista en ese sentido si se utiliza bien, si la Dirección General de Tráfico, una vez más, lo utiliza de manera positiva.

Respondiendo a la pregunta sobre por qué lo presentamos en papel —y no quiero para nada denigrar el trabajo de esta Cámara—, nosotros hemos propuesto hacerlo de manera digital y no nos han dejado, nos han obligado a repartirlo en papel. Habría sido muchísimo más fácil que ustedes lo tuviesen en formato digital, que hubiésemos podido incluso colaborar a nivel digital previo y posterior a la reunión. Eso es lo que, como usted bien sabe, hemos venido haciendo por *email* con todos los grupos parlamentarios.

En cuanto al Grupo VOX, empezando por los datos de aprobados, nosotros ya tenemos —a escala de nuestra asociación, que todavía no representa a todo el sector digital— unos datos que a día de hoy, en 2021, ya son mejores que la media nacional. Nosotros, en el examen teórico, en primera convocatoria, tenemos una media de 62% de aprobados y un 63% en el práctico, que ya es superior a la media nacional, que no supera el 50% en ambas prestaciones. Es verdad que es un número muy reducido de alumnos, porque todavía estamos empezando, pero sí que tenemos esas bases para escalar este modelo de manera digital.

En cuanto a concienciación —ya he abundado un poco en esta cuestión en la respuesta al Grupo Republicano—, aquí la idea es hacer un módulo de concienciación que sea digital, que sea evaluable, que sea individualizado y que luego arroje datos agregados a la Dirección General de Tráfico para saber qué

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 45

políticas públicas hay que hacer y en qué aspectos hay que incidir. Hay que hacer una campaña sobre velocidad, porque el 80% de nuestros alumnos están mostrando comportamientos de imprudencia en cuanto a velocidad, o sobre drogas o sobre el uso del móvil, por ejemplo. Volviendo a la noción de las redes sociales, es verdad que la digitalización nos da grandes oportunidades, pero también grandes riesgos, porque estamos al volante muchas veces con la tentación de mirar el móvil.

Me preguntaba también el señor diputado cómo avanzan los trámites digitales con la DGT. Yo aquí respondería que ha habido un avance importante con el COVID. Es decir, se ha aprovechado la oportunidad del COVID, pero hay que seguir en esa dirección. Sigue siendo insuficiente, porque el peso de los trámites físicos sigue siendo muy importante. Además, usted preguntaba a quién le interesa. Yo, desde un punto de vista de procesos y de inversión en *software*, no creo que sea muy complicado. No creo que sea muy complicado digitalizar cien por cien las interacciones. Tal vez estemos en una situación en la que tampoco interesa que se pueda hacer de manera digital porque hay un modelo alternativo. Esa es una pista que le doy, porque yo, sinceramente, entiendo —también habiendo hablado con la DGT— que esos trámites en realidad son fácilmente digitalizables.

Para acabar, respondiendo sobre la cuestión del local físico, a día de hoy es necesario un local físico según el reglamento de autoescuelas. Le voy a contar una situación que hemos tenido durante el confinamiento con un profesor asociado a nuestra plataforma. Esto ha sido en Montblanc, un municipio del Pirineo catalán, donde una persona, un profesor de formación vial, tenía su autoescuela de barrio con su local. Con el COVID cerró el local para poder dar clase desde casa, lo que hizo, y además dando clases prácticas en diferentes municipios en zona de montaña, y después del COVID tuvo la buena idea —entiendo yo— de cerrar ese local para siempre, porque se dio cuenta de que todo lo podía hacer desde casa. Bien, la jefatura, en ese caso, que creo que era de la provincia de Tarragona o no sé exactamente cuál, le retiró la licencia de autoescuelas, la licencia para impartir cualquier tipo de formación porque cerraba ese local. Estamos ante un absurdo, entendemos nosotros, ya que debería poder permitirse no a las autoescuelas digitales, a los grandes grupos, sino al profesor de a pie que está en un municipio rural poder dar clase por Skype desde casa y dar clases prácticas en diferentes municipios sin local.

Pasando al señor diputado del Grupo Popular, que hablaba también de la España despoblada, nosotros coincidimos en que al haber menos desplazamientos para esos locales físicos va a haber, primero, una reducción del riesgo de accidentes y, segundo, una mitigación de emisiones. Ahí estamos realizando ahora un estudio —me habría gustado tenerlo hoy, pero se lo compartiremos próximamente— sobre el impacto preciso de la presencialidad obligatoria en cuanto a emisiones de carbono y otros gases de efecto invernadero. Aquí lo que tenemos es una intuición que yo creo que todos podemos entender: si desde casa podemos hacer ciertos trámites, vamos a poder ahorrar y vamos a poder tener menos riesgos. Luego siempre se puede elegir ir presencialmente, igual que a los sitios, podemos elegir ir a la tienda o comprar desde casa, ir al cine o verlo en Netflix. Al final, queremos que el ciudadano decida y que cada uno elija el modelo que más le guste.

También preguntaba sobre qué diferencia a una escuela tradicional digitalizada de una autoescuela digital. Esto no es binario, no hay dos sectores, esto es un espectro que va desde las autoescuelas más tradicionales —la autoescuela de barrio con su local, asociada a ciertas asociaciones patronales, etcétera, que lo hace todo de manera manual, desde la contabilidad a la facturación, el calendario y las clases presenciales— hasta un modelo cien por cien digital —ciertas empresas, por ejemplo, la que yo represento, ya lo practicamos— en el que todos los trámites, absolutamente todos los trámites del alumno y del profesor se hagan a distancia y la única instancia física sea la clase de conducir. Además, creemos que eso ayuda a mejorar la calidad de la clase, porque cuando tú te tienes que desplazar mil veces para hacer trámites, al final eso tiene un peso, un coste, una incomodidad; si todo se hace *online* y lo único que tienes es la experiencia positiva, entendemos que se mejora la calidad de la formación. Ese espectro es el que queremos que avance hacia la digitalización, pero una vez más de la mano del sector. Esto no se trata de traer a nuevos profesionales que compitan con las autoescuelas. Los profesores de formación vial son los que son y nosotros trabajamos con ellos para digitalizar el negocio.

En cuanto al marco regulatorio, yo lo que veo es que esto es un reglamento, el Reglamento de escuelas particulares de conductores. Se modificó por real decreto por última vez en 2010, como obligación de la Ley 17/2009, para transponer la Directiva de servicios. Nosotros entendemos que no se llegó a flexibilizar todo lo que se debería en ese momento. En ese momento, en 2010, el iPhone ya existía, la digitalización ya existía, y a lo mejor podríamos haber cuestionado la necesidad de tener un local en cada provincia. A lo mejor hay que tener un local en el territorio nacional, yo lo entiendo, pero es que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 46

tenemos un local en cada provincia. Eso ya se podría haber cambiado y se debe cambiar ahora. Al final esa regulación se ha derogado de manera tácita por otras leyes, como la Ley de garantía de unidad de mercado, que asegura precisamente que con un único establecimiento a nivel nacional se puede operar. Se trata de darle una actualización a la regulación a la vista de las diferentes tendencias tanto normativas como sociales que ha habido en los últimos diez años.

Me preguntaba también el señor diputado en cuanto al CAPA. Nosotros representamos al final un porcentaje reducido del sector y en cuanto al CAPA somos, entre comillas, bastante nuevos, porque no hemos vivido todo en la situación actual, donde no había límite a la capacidad de examen, nosotros hemos vivido sobre todo en la era CAPA. Yo aquí veo que, por un lado —ya hablaremos luego de los examinadores—, hay que solucionar el tema de examinadores y, por otro lado, probablemente el CAPA tal y como está hoy en día no sea una solución, pero lo que decimos es que entre medias con mayor digitalización se va a ir hacia la solución. ¿Por qué? Porque con mayor digitalización se tiene una mejor previsión de la demanda de exámenes. Hoy en día las plantillas de examinadores son muy poco flexibles, no se prevé la demanda a nivel estacional o incluso a nivel semanal. Nosotros proponemos que haya un centro de datos donde se pueda prever —y eso hay modelos, hay algoritmos que lo hacen— la demanda de alumnos en diferentes provincias y que se pueda de esa manera distribuir la capacidad reducida que hay a día de hoy de manera más eficiente. Esa es nuestra humilde aportación. Decimos: Oye, hay una cuestión administrativa de examinadores, una cuestión de CAPA, pero con procesos digitales seguro que se mejora la situación.

Paso a responder al señor diputado del Grupo Socialista. Muchas gracias por su amplia intervención, que me permite tocar un poco todos los puntos. Me quedo con esa expresión de abrir camino. Nosotros es lo que hemos hecho y venimos haciendo desde hace un tiempo, con las dificultades que ello conlleva, porque muchas veces tenemos que intentar demostrar ciertas cosas que a nosotros nos parecen evidentes. Además, agradezco este tipo de intervenciones para compartir, y estoy contento también de que coincidamos en ciertas cosas, como mencionaba usted.

En cuanto a concienciación y sensibilización, coincido cien por cien en que hay que ser mucho más ambiciosos que solo el carné, hay que hacerlo a nivel de toda la sociedad. Nosotros, la visión que tenemos es que la formación vial se convierta en una cuestión social de primer orden, igual que lo es la violencia de género, igual que lo es el cambio climático, porque también hay muchas víctimas mortales, pero sobre todo porque es una cuestión que nos concierne a todos, puesto que todos somos peatones, todos somos usuarios de la movilidad, de una movilidad que está cambiando. ¿Cómo se hace eso? Concienciando a nivel digital, pero de manera mucho más ambiciosa, utilizando los altavoces de las redes sociales, por ejemplo, para que esa concienciación haga mancha de aceite y se salga del ámbito de la autoescuela. El problema de la presencialidad también es que se reduce esa concienciación al marco del local físico, cuando tenemos comunidades en redes sociales, tenemos hilos de Twitter virales —me lo invento—. Esa idea de que la concienciación salga de ese ámbito nos va a dar más posibilidades de que los jóvenes se conciencien en ese aspecto.

En cuanto a la educación, usted decía: la educación es especialmente sensible. Estoy de acuerdo. Por ejemplo, cuando decimos que la educación primaria no debería ser cien por cien digital, se entiende, porque hay factores del desarrollo del niño. Aquí hablamos de ciudadanos que por lo menos tienen dieciocho años, y creemos que deberían poder elegir si la educación vial, incluyendo la sensibilización, es presencial o digital. Al final creo que la clave está en eso, en que la gente pueda elegir y que los modelos vayan evolucionando en función de lo que elija cada uno.

En esa idea de elegir, aludía también usted a la calidad de la formación, que es el factor fundamental. Ahí, tres respuestas muy breves. Primero, la calidad de formación va a venir asegurada por la evaluación de los métodos. Nosotros hablamos de cómo evaluar un curso de concienciación. Vamos a poder ver si hay un cambio de comportamiento en ese curso inicial y a largo plazo. Segundo, la calidad de la formación también la van a fiscalizar los alumnos, una vez más eligiendo los modelos que mayor calidad tengan no solo en clave de porcentajes de aprobados, que es por lo que se guía la mayoría de la gente, sino en formación a largo plazo. Si lo que hacemos es un modelo menos orientado al aprobado y más orientado a la formación vial, calidad significará calidad en ese aspecto.

Luego, nosotros, a nivel incluso de negocio, tenemos una visión que es la de aportar valor al conductor más allá de su carné de conducir. Es decir, hoy en día en la autoescuela te sacas el carné y ya, entre comillas, te despiden de la autoescuela. Nosotros queremos ofrecer calidad no solo en la formación, sino también en los servicios que ofrecemos a nuestros usuarios, que son los servicios de la movilidad. Cuando

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 442

22 de junio de 2021

Pág. 47

te sacas el carné todavía tienes poca idea de mecánica, tienes poca idea de cómo funciona el sector seguros, el sector de compraventa de coches. Nosotros, desde las autoescuelas digitales, queremos prolongar esa relación con el usuario y que también la prolongue la propia DGT, porque, al final, la primera experiencia que tienes de la DGT es el centro de exámenes, que por lo menos en Madrid es bastante antiguo. Queremos revertir esa impresión y que al final se cree una relación de largo plazo.

También coincidido con el señor diputado en que la DGT, como decía en mi respuesta al Grupo VOX, ha trabajado en pro de la digitalización, ha aprovechado la oportunidad del COVID. Ha sido una Administración que ha transformado mucho sus procesos en poco tiempo, y nuestro mensaje es que tiene que seguir apostando por ello y, sobre todo, que no hay vuelta atrás. Es decir, ahora se relajan las restricciones y podemos volver a los trámites presenciales, pero lo que hemos visto es que una vez que hemos podido hacerlos digitales, no queremos volver a esa obligación, porque ya se ha demostrado que eso se podía hacer digital y lo podemos hacer desde casa.

Último punto sobre los examinadores que me preguntaba usted, y mi respuesta va a ser muy parecida a la que le he dado al señor diputado del Grupo Popular. Nosotros entendemos que aquí tiene que haber un trabajo y una solución por parte de examinadores, tiene que haber una mejora del sistema CAPA, pero, sobre todo —y es la humilde aportación que vamos a hacer nosotros— hay que trabajar para digitalizar procesos, porque, independientemente de que se solucionen o no esos dos problemas y de cómo se solucionen, si los trámites son digitales, si hay más visibilidad y, por lo tanto, más previsión de demanda, va a haber un sistema que sea más eficiente.

Mi último mensaje —ya hemos definido lo que es una autoescuela digital con nuestra visión— es un mensaje de convivencia. Es decir, no se trata de que las autoescuelas desaparezcan, de que haya una guerra en el sector; se trata de que los profesionales, que son los que son —que se forman cada año menos y lo que hay que hacer es formar más—, tengan los métodos ideales para trabajar en un mundo que cambia, que los actores más tradicionales puedan evolucionar en la medida en que ellos apuesten por este modelo, porque si siguen apostando por modelos caducos, desgraciadamente, no siempre podremos trabajar con ellos. Lo que queremos es trabajar con todos esos profesionales y con la Administración en pro de este nuevo modelo de educación vial.

El señor **PRESIDENTE**: Simplemente una matización. No creo que se le haya obligado a repartir el papel, ha sido usted voluntariamente. Otra cosa es que no se hayan dispuesto medios audiovisuales para su comparecencia porque no lo hemos estimado necesario.

El señor **GONZÁLEZ GALLARZA** (en representación de la Plataforma de Autoescuelas Digitales, PAD): De acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor González Gallarza, por su comparecencia. Esperamos tener más ocasiones de tenerlo por aquí.

Se levanta la sesión.

Era la una de la tarde.

cve: DSCD-14-CO-442