



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 537

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

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

Sesión núm. 17

celebrada el martes 2 de noviembre de 2021

Página

ORDEN DEL DÍA:

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

- De la señora directora del Área Industrial y Medio Ambiente de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, ANFAC, (García Hermo). (Número de expediente 219/000637) 2
- Del señor director gerente de la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos, AECA-ITV, (Magaz Pilar). (Número de expediente 219/000638) 10
- Del señor presidente de la Asociación de Auditores de Seguridad Vial (López Delgado). (Número de expediente 219/000640) 17
- Del señor director de Relaciones Institucionales de la Academia del Transportista (Paz Fuentes). (Número de expediente 219/000639) 25

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 2

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

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

— **DE LA SEÑORA DIRECTORA DEL ÁREA INDUSTRIAL Y MEDIO AMBIENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES, ANFAC (GARCÍA HERMO). (Número de expediente 219/000637).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días. Señorías, tomen asiento, si son tan amables, para que podamos empezar la Comisión en tiempo y ajustarnos al horario previsto.

En primer lugar, como saben sus señorías, el letrado adscrito hasta hoy a esta Comisión, don Enrique Arnaldo, hoy es candidato a magistrado del Tribunal Constitucional y por esta razón esta mañana ha comparecido en la Comisión Consultiva de Nombramientos y no nos puede acompañar en la sesión de esta tarde. A mi entender, el Congreso de los Diputados va a perder a uno de sus letrados más veteranos y más ilustres, pero, al mismo tiempo, el Tribunal Constitucional va a ganar un jurista de muy reconocido prestigio y con una gran trayectoria profesional de servicio público que culminará muy mercedamente como magistrado del Tribunal Constitucional. Enhorabuena y felicitaciones anticipadas a don Enrique Arnaldo.

Le damos la bienvenida al letrado don Javier de Piniés, quien a partir de hoy se incorpora a esta Comisión. Muchas gracias.

Señorías, vamos a comenzar la sesión de esta tarde en la que están previstas comparencias con ocasión, como saben, del programa de trabajo sobre la Estrategia de seguridad vial 2021-2030.

En primer lugar, recibimos a doña Arancha García Hermo, directora del Área Industrial y Medio Ambiente de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, ANFAC. Como saben, ANFAC es una organización ampliamente conocida en las comparencias de las comisiones de esta Casa, sobre todo de Industria y de Transporte y, por tanto, no es necesaria una mayor presentación de esta organización. Como digo, en su nombre comparece la directora del Área Industrial y Medio Ambiente, doña Arancha García, a quien damos la bienvenida.

Tiene la palabra por quince minutos a partir de este momento.

La señora **DIRECTORA DEL ÁREA INDUSTRIAL Y MEDIO AMBIENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES, ANFAC (García Hermo)**: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, quiero darles las gracias por invitarnos a comparecer en esta Comisión, muy importante para la industria de la automoción en España. En los quince minutos de comparencia quiero repasar muy brevemente con ustedes unas cifras generales del sector para situar a la industria de la automoción en España y pasar luego al foco de la comparencia, que se situará en evaluar la calidad del parque circulante de vehículos en España, su implicación en la seguridad vial y cómo la nueva tecnología incorporada a los vehículos apuesta por mejorar los índices de siniestralidad en las carreteras españolas. Hemos compartido la presentación con ustedes para que la puedan seguir, pero, en cualquier caso, estaré a su disposición para lo que necesiten y, por supuesto, para todos los detalles adicionales que requieran.

Como decía, respecto a la aportación del sector de la automoción en España, ustedes saben que es un sector con una gran relevancia económica y social y con un elevado efecto tractor a lo largo de todo el territorio español de industrias y sectores adyacentes. El sector contribuye con una cifra de negocios muy importante, elevándose al 11 % del PIB nacional. Para darles un dato un poco más cuantitativo, por cada euro facturado por los fabricantes de automóviles se generan en España 1,65 euros; no en vano, somos el segundo fabricante de vehículos a nivel europeo y el octavo a nivel mundial. Siempre nos gusta decir que se genera empleo y de calidad adicionalmente. El 84 % de los puestos de trabajo que se generan en la industria de la automoción son indefinidos y generamos directa e indirectamente alrededor de 2 millones de empleos en España.

Otro aspecto importante es nuestra contribución a la balanza comercial. Somos el primer sector que contribuye con el mayor saldo positivo a la balanza comercial en España con 17 000 millones de euros aproximadamente —son datos de cierre del año 2020— y un elemento importante es su carácter vertebrador a lo largo de todo el territorio. Tenemos diecisiete fábricas distribuidas por casi todas las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 3

comunidades autónomas del territorio español y ocurre de la misma manera con la industria de proveedores de partes, piezas y componentes, que también está distribuida y muy vertebrada a lo largo de todo el territorio precisamente por su cercanía a las fábricas de automóviles.

Doy breves datos respecto a la situación del mercado y a la producción. Hoy justo han salido los datos de cierre del mercado de vehículos del mes de octubre. Seguimos cayendo más que el resto de países europeos y eso implica directamente que la renovación del parque circulante no se está produciendo con los ratios esperados o necesarios para alcanzar dos grandes objetivos que tenemos sobre la mesa: el de la neutralidad climática y el de la seguridad. Hasta septiembre de este año las matriculaciones han caído un 33,3% respecto a los niveles de 2019 y digo 2019 porque no nos podemos comparar al año 2020. Como decía, en lo acumulado hasta octubre, el mercado de vehículos tiene un volumen total de unos 700 000 vehículos. Lo mismo ha ocurrido con la producción. La producción está cayendo también, en primer lugar, por la debilidad de los mercados y, en segundo lugar, por el bien conocido caso asociado a la ausencia de microchips, que está afectando a nivel mundial a toda la industria de la automoción.

En general, por compartir datos de previsiones de cierre de año, la situación en términos de mercado y producción en el año 2021 se prevé que sea más grave incluso que la de 2020, con la situación excepcional de la pandemia. Estimamos que el mercado este año, son previsiones, no cerrará por encima de las 900 000 unidades y que estaremos en cifras muy similares a las de 2020, año en el que saben ustedes que hubo cierre de fábricas y de los concesionarios durante un periodo mayor a dos meses. Esto representa una caída del 26,5% respecto a los datos de 2019. Y en cuanto a la producción, las cifras que manejamos a día de hoy también son negativas y muy asociadas, como decía, a la crisis de los microchips y a la debilidad de los mercados. Normalmente España está preparada para fabricar 3 millones de vehículos y este año vamos a estar en cifras muy parecidas a las del año pasado, 2,1 millones de vehículos aproximadamente. Los motivos principales son el estrangulamiento de la demanda por no haber producción suficiente debido a la ausencia de microchips, pero también la debilidad asociada a la incertidumbre del consumidor ante la crisis económica. No nos engañemos, muchas personas, que podrían hoy ser susceptibles de comprar un vehículo nuevo, están retrasando su toma de decisión muy asociada a la incertidumbre de las políticas de movilidad en las ciudades y a la incertidumbre de la crisis económica.

Estos son los principales datos de contexto del sector y ahora me quiero enfocar en cuál es la situación del parque circulante en España. Ustedes saben bien que en España tenemos, aproximadamente, un parque circulante de unos 29 o 30 millones de vehículos en total, dependiendo de las cifras que se manejen, unos 25 millones de turismos, que es el grueso del parque circulante. A día de hoy España sigue teniendo uno de los parques circulantes más envejecidos de toda Europa, un envejecimiento, además, que no se mitiga, sino que crece año a año. Este es un dato muy importante a tener en cuenta, ya que las consecuencias del envejecimiento del parque han puesto de manifiesto en esta última década un impacto importante en la seguridad vial, no solo en la eficiencia, y en el medio ambiente, del que parece que solo se habla ahora. Por darles datos concretos, la edad media del parque de turismos en España se sitúa a día de hoy en 13,1 años. Fíjense en que, en general, la edad media de achatarramiento de un vehículo en España es de alrededor de 18 años y la edad media del parque está por encima de 13 años; es decir, cada vez se acerca más la edad media del parque a la edad media de achatarramiento de un vehículo en España. Ha ido creciendo de manera muy paulatina. En 2006 teníamos una edad media de 7,8 años; en 2017 de 11,95 años; en 2019 de 12,6 años y en 2020, como les decía, de 13,1 años. La evolución no está siendo positiva y no estamos consiguiendo mitigar este impacto de crecimiento de la edad media del parque circulante. El impacto se está produciendo en todos los segmentos de vehículos, es decir, en los turismos, en las furgonetas y en los camiones de más de 3500 kilos y no tanto en las tractoras porque es un mercado muy asociado a la actividad económica y se renueva con mayor facilidad.

Hay otro aspecto que me gustaría compartir con ustedes. Les he dado datos del mercado de vehículos nuevo, pero un indicador también preocupante es cómo está evolucionando el mercado de vehículos de ocasión. El mercado de vehículos de ocasión es un mercado que debe existir y es un mercado sano, siempre y cuando no sea un mercado de vehículos de ocasión de vehículos muy antiguos, y lo que está ocurriendo en España es que la evolución de las transferencias, por ejemplo, de vehículos de ocasión de más de 20 años, crece año a año en cuotas muy relevantes. Por ejemplo, del año 2017 al año 2018 creció en un 14%; del año 2018 al año 2019 en un 17% y del año 2019 al año 2020 en un 4%. Es decir, crece en cuotas importantes el mercado de vehículos de ocasión que deberían estar achatarrados por tener más de 20 años. Recuerden que les he dicho que la edad media de achatarramiento de un vehículo en España

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 4

está en torno a los 18 años. Esos vehículos no cuentan con los elementos de seguridad básicos y les pongo algunos ejemplos. Un vehículo de más de 20 años ni siquiera fue sometido a ensayos de colisión frontal o colisión lateral, esos ensayos que se suelen ver en televisión de un coche impactando sobre una superficie o una superficie impactando sobre el lateral de un vehículo; no cuentan con sistemas de airbags ni con aviso de cinturón de seguridad; no cuentan con sistemas de asistencia a la frenada ni de ABS, que ha mitigado muchas muertes en Europa y en España y tampoco cuentan, evidentemente, con sistemas de protección de peatón, que es uno de los grandes retos que tenemos ahora sobre la mesa, ni con muchos elementos de seguridad adicionales. Con lo cual, que el mercado de vehículos de ocasión de más de 20 años esté creciendo en estas cuotas no es un indicador positivo para los fines que pretendemos.

Uno de los objetivos principales que desde ANFAC queríamos trasladar en esta comparecencia es que el debate de la seguridad vial tiene que ocupar el mismo protagonismo, en nuestra humilde opinión, que está ocupando hoy en la discusión y en el debate político la neutralidad climática. Ambos elementos deben ir de la mano para cumplir con la Estrategia visión cero que tenemos establecida en la Comisión Europea como objetivo, así como con la Estrategia de neutralidad climática 2050, que también tenemos establecida. Desde nuestro punto de vista, creemos que el debate de la seguridad vial ha perdido fuerza y protagonismo en los últimos años respecto al del cambio climático, la descarbonización y la neutralidad climática y que deben ir de la mano porque son ambos especialmente importantes.

¿Cuál es la situación de la seguridad vial? Les voy a dar datos, aunque los conocen ustedes mucho mejor que yo. La evolución de la siniestralidad en las carreteras en España y en Europa ha ido mejorando, incluso aun cuando el parque automovilístico se ha multiplicado por tres en Europa, creciendo de 200 a 280 millones de vehículos en el periodo 2001-2019, que son los últimos datos que manejamos, y se ha incrementado en España también de 21 millones a 29,4 millones, unos 8 millones de vehículos más en los últimos diez años aproximadamente. Aun cuando el parque circulante ha aumentado, los indicadores y las cifras respecto a las víctimas mortales anuales en carretera en España han mejorado. De hecho, aunque en la presentación yo les he mostrado los últimos datos de víctimas mortales por cada millón de habitantes en España en el año 2019, los datos provisionales de 2020 ya nos sitúan en el cuarto puesto con respecto a Europa.

En cualquier caso, desde nuestro punto de vista no es suficiente para alcanzar ese objetivo estratégico de visión cero y hay que seguir trabajando en las principales causas de los accidentes, que ustedes conocen perfectamente bien. En primer lugar, el factor humano, que es la principal causa de los accidentes de tráfico con las distracciones, el comportamiento temerario, el exceso de velocidad y no tener la percepción adecuada del riesgo que supone conducir un vehículo; en segundo lugar, las condiciones ambientales y estructurales de la vía, que es otro de los aspectos principales asociados a las causas de los accidentes y, en tercer lugar, los fallos técnicos de los vehículos, el estado de los neumáticos, etcétera. Es cierto que el 90% de los accidentes en carretera están relacionados con los errores humanos. Por tanto, de esos tres factores el error humano es el que mayor peso tiene. Por darles datos provisionales del año 2020, las distracciones al volante causaron en el año 2020 el 31% de las muertes en España, el alcohol fue la causa del 27% de las muertes en carretera y la velocidad fue la causa del 25% de las muertes en carretera. Estos tres factores tienen que ver con el comportamiento del conductor al volante y por eso los fabricantes estamos trabajando en una tecnología que trate de mitigar estos factores asociados a la siniestralidad en la carretera. Además, en lo que respecta a la seguridad, los fabricantes se han adelantado, sobre la base de su compromiso firme por mejorar la seguridad vial, a cualquier marco regulatorio que pudiera venir posteriormente. Normalmente los elementos de seguridad en los vehículos están preparados antes de que la propia Comisión Europea los haga obligatorios, con lo cual yo creo que es un indicador importante del compromiso de los fabricantes con la reducción de la siniestralidad.

¿En qué tipos de seguridad nos estamos enfocando? Pues en todos aquellos sistemas de seguridad activa que tratan de controlar constantemente el rendimiento del vehículo de manera que se prevea el accidente y se evite o mitigue el mismo antes del impacto. Los sistemas de seguridad activa incorporados en los vehículos están activados constantemente para que este accidente no se produzca. También tenemos los sistemas de seguridad pasiva, que son aquellos que protegen a los ocupantes una vez que el accidente ya se ha producido, es decir, tratan de reducir el impacto del accidente o el nivel del daño y estamos hablando, por ejemplo, de los cinturones de seguridad, de los airbags y de la propia carrocería del vehículo que se diseña ahora para absorber la energía del impacto, es decir, que esa energía la absorba la carrocería y no el ocupante o los ocupantes de los vehículos. Por último, los sistemas de seguridad terciaria, basados en que, cuando ya se ha producido el accidente, la intervención o la asistencia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 5

a las víctimas sea lo más rápida posible, es decir, en esos sesenta minutos preciados en los que es necesario actuar para que el accidentado no tenga tantos daños. Uno de los sistemas más importantes ha sido la llamada de emergencia o el eCall.

¿Dónde nos estamos enfocando —y termino ya la presentación— ahora mismo los fabricantes? En todos los elementos de seguridad pasiva, los que actúan cuando el vehículo ya ha tenido ese siniestro, que ya están muy consolidados y hay poco margen de actuación respecto a esos elementos. Por eso, la Comisión Europea, en la última regulación más importante que se ha desarrollado sobre seguridad, se ha enfocado mucho en todo lo que tiene que ver con la seguridad activa, es decir, la prevención del accidente. ¿Qué elementos son los más relevantes dentro de la seguridad activa y los que más porcentaje tienen de mitigar el accidente? Tenemos, por ejemplo, el Asistente de Velocidad Inteligente, ese elemento que se conoce como ISA por sus siglas en inglés, que es un elemento que puede llegar a reducir las víctimas en carretera hasta en un 8,7% leyendo las señales de la vía y adecuando la velocidad del vehículo a las mismas, es decir, que el usuario no sobrepase la velocidad indicada en la vía, que es una de las causas fundamentales de accidentes como veíamos antes. También están los sistemas AEBS de asistencia de emergencia a la frenada, que tienen un impacto muy importante en la reducción de accidentes. En los próximos meses los vehículos van a incorporar esa caja negra, o lo que nosotros llamamos Registrador de Datos de Eventos, para tener más información sobre las causas del accidente que se ha producido. Incorporarán también sistemas de mantenimiento del carril, que es una de las causas fundamentales de los accidentes debido a distracciones. Muchos vehículos, si se va el vehículo de la vía, corrigen la trayectoria y este sistema será obligatorio el año que viene para una gran parte del segmento de los vehículos. También incorporarán una interfaz para la instalación de alcoholímetros. Además, nuestra Ley de tráfico está proponiendo incluso ir un poco más allá y nosotros estamos absolutamente de acuerdo con exigir estos parámetros. También incorporarán sistemas avanzados para las distracciones, es decir, sistemas que permiten avisar al conductor cuando está despistado de la conducción vibrando el volante, por ejemplo.

Acabo con otro mensaje con el que quiero cerrar esta comparecencia: avanzar en los sistemas de automatización de los vehículos. No estamos pretendiendo que los vehículos ya conduzcan solos, pero existe tecnología semiautomática o elementos que pueden incorporar determinados grados de automatización a los vehículos que creemos que pueden ayudar a la seguridad vial y España debe avanzar en la regulación. Nuestro código de circulación y nuestra Ley de tráfico deberían al menos habilitar el marco para que los sistemas que ya están homologados y certificados por los fabricantes de automóviles, y que ya se pueden comercializar en países como Alemania o Francia, porque han adaptado su código de circulación, pudieran comercializarse también en España. Para eso hay que modificar nuestra Ley de tráfico y permitir que los sistemas automatizados puedan formar parte de los vehículos y puedan ser utilizados en las carreteras españolas para reducir la siniestralidad.

Por mi parte nada más, solo quiero agradecer su atención y, por supuesto, ponerme a su disposición para cualquier pregunta o aclaración.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora García Hermo.

Pasamos al turno de portavoces. En primer lugar, tiene la palabra el señor Ruiz de Pinedo.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: No voy a intervenir. Solo quiero agradecer la exposición porque nos ha parecido realmente interesante.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Gorospe.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Intervengo brevemente también, presidente.

Buenas tardes. Quiero agradecer a la señora García Hermo la información aportada y hacerle una pregunta sobre esta reclamación que usted hace desde el sector de que se debe avanzar en el marco regulatorio. Usted propone algunas propuestas de otros países que tienen regulaciones y no sé si tiene alguna en concreto que sepa que está más o menos en una situación parecida de madurez del mercado y que pueda servir de referencia para no perder ese paso al que usted se refería.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Vox tiene la palabra el señor Alcaraz.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 6

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

Señora García, muchas gracias por su exposición porque nos ha aclarado algunas de las dudas que podíamos tener por la situación que pasa el sector del automóvil actualmente en España. Realmente es una exposición bastante preocupante en tanto que representa una cantidad muy importante del producto interior bruto en España la fabricación de coches de forma directa e indirecta y cómo afecta al trabajo.

Quiero hacerle solamente tres preguntas. La primera es si usted considera que España está preparada para el cambio de los coches de diésel y de gasolina a esos coches eléctricos que se están promocionando de alguna manera, teniendo en cuenta que más de 15 millones de coches duermen actualmente en la calle. Por lo tanto, nos encontramos ante un problema, ya que casi más de la mitad del parque móvil no tiene acceso a una carga de unas baterías que hoy por hoy necesitan horas para cargarse.

La segunda pregunta que quiero hacerle es cómo está afectando al sector el encarecimiento de la electricidad en tanto que sabemos que España es precisamente cada vez menos competitiva en el precio de la electricidad a la hora de producir un vehículo. ¿Cómo va a afectar eso de cara a un futuro? Y quiero saber, aparte de los problemas de los chips y del servicio, etcétera, que están ralentizando la producción de vehículos, si el problema del coste eléctrico lo vamos a arrastrar con competitividad con respecto a otros países.

La última pregunta, al ver los datos de envejecimiento del parque móvil, que va creciendo en estos últimos años de forma alarmante, es si cree que la Administración y, en este caso, las instituciones están haciendo lo suficiente para apoyar al sector y facilitar que el consumidor pueda realizar ese cambio de vehículo.

Muchísimas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Gago.

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

Muy buenas tardes a todos. Doña Arancha, es un placer escucharla y un placer también que ANFAC tenga la oportunidad de participar en esta importante Comisión para hablar de la Estrategia del decenio. Por supuesto, me sumo a las palabras dichas anteriormente por mi compañero de la importancia que el sector automovilístico tiene para nuestro país y en concreto para mi provincia y para mi ciudad, Pontevedra y Vigo.

Dicho esto, quiero asegurar que el Grupo Parlamentario Popular comparte los objetivos que persiguen la ONU y esa estrategia como es la reducción de un 50 % de las muertes y las lesiones en las carreteras, como es la promoción activa de medios de transporte ambientalmente racionales y seguros, como es contar con una buena y sensible parte de iniciativas que permitan la seguridad de los usuarios vulnerables, etcétera. Pero, centrándonos en su intervención, compartimos muy de lleno los tres factores en los que ustedes creen que debemos trabajar desde la parte regulatoria de la institución, desde el Congreso de los Diputados. En primer lugar, me refiero al factor tecnológico, el que más nos preocupa. Compartimos con usted la necesidad de renovar el parque automovilístico español por dos razones: porque la mitigación de las emisiones de monóxido y dióxido de carbono mejoraría la calidad del aire y reduciría las muertes prematuras y porque en materia de seguridad vial, a tenor de los resultados que ustedes recogen en el informe, una mayor longevidad del vehículo supone un aumento exponencial de la tasa de fallecidos y de lesionados. En conclusión, parece evidente que la tenencia de un parque automovilístico cada vez más envejecido incide muy negativamente y, por lo tanto, el Grupo Parlamentario Popular le pregunta si considera que el actual Gobierno está adoptando las medidas necesarias para afrontar esto ya no solo a nivel nacional, sino a nivel internacional. Le diría que nuestra conclusión es nítida y es que no, que las ayudas al achatarramiento son insuficientes y que el Plan Moves para la instauración del vehículo eléctrico demuestra que tampoco permite esa renovación en el año 2021. Por ello le pregunto si considera necesario poner en marcha un nuevo Plan Renove bien pensado, acordado con el sector y con toda la industria de la cadena auxiliar que permita, en definitiva, renovar no solo con vehículos eléctricos, sino —estamos hablando del próximo decenio en el que existe aún desarrollo de la tecnología— renovar también los vehículos de combustión, habida cuenta de lo que estamos hablando. La mejora tecnológica que incorporan los vehículos que salen de las fábricas de automoción españolas garantizan a día de hoy una reducción significativa en materia de seguridad vial de lesionados y fallecidos y en materia de reducción de emisiones es evidente que es exponencial también la mitigación. Por lo tanto, ya le adelanto que nosotros tenemos toda la voluntad en este periodo de preenmiendas a los Presupuestos Generales

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 7

del Estado de incluir un plan Renove. Evidentemente, nosotros tenemos claro que la inversión en el buen mantenimiento de las infraestructuras viarias es fundamental para garantizar la mejor seguridad vial, pero le pregunto si hay alguna mejora que ustedes consideran que deberíamos poner en marcha con carácter inmediato en materia de infraestructuras en nuestro país.

Para terminar, me refiero al tercer factor. Estoy muy de acuerdo con ustedes también en la influencia de la seguridad activa y pasiva y en el recorrido que tiene la influencia de la seguridad activa en los próximos años para garantizar una mejora de la seguridad vial.

Muchas gracias.

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

Para concluir, por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Pérez Abellás.

El señor **PÉREZ ABELLÁS**: Gracias, presidente. Buenas tardes, señorías.

Señora García Hermo, gracias por su intervención, por su exposición. Nos ha quedado bastante claro la visión que tiene Anfac de cómo está el sector del automóvil, un sector que, como usted bien muestra en su diapositiva de la documentación que nos ha aportado, implica el 10 % del PIB y representa el 9 % de la población activa.

Su intervención me ha parecido no solamente circunscrita a seguridad vial, a esta Comisión, sino que también podríamos estar en Industria, en Transición Ecológica o incluso podríamos estar hablando también con el Ministerio de Trabajo, creo que afectaría a todos esos ámbitos. Por eso, yo le quería hacer algunas preguntas, más que entrar en la exposición que usted ha hecho.

Respecto a la inversión en I+D+i, ¿qué volumen de inversión o qué porcentaje a inversión en I+D+i considera usted que la industria automovilística debería dedicar? Si pudiera precisarlo.

Luego, también me gustaría preguntarle qué volumen de inversión sería necesario para transformar el nuevo ecosistema en los próximos diez años, si pudiera adelantarnos ese dato. Y dentro de esta misma pregunta, ¿qué responsabilidad tendría la industria automovilística en inversión en fábricas, infraestructura eléctrica o en tecnología?

También me gustaría pedirle, puesto que el primer Perte que se ha aprobado fue el del vehículo eléctrico, si nos podría avanzar algunos datos de cómo está esta situación.

Otra pregunta que le quiero plantear es si desde la perspectiva de Anfac se podría mejorar el tema del *leasing* en España con relación a Europa.

Para terminar, me gustaría preguntarle asimismo con respecto a las baterías de iones de litio: para ser competitivas, qué nivel de eficiencia deberíamos conseguir, puesto que creo que el tema está todavía un poco verde. Le agradezco su intervención y espero que nos pueda contestar.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Abellás.

Concluido este trámite de los portavoces, tiene a continuación la palabra la señora García Hermo para contestar y añadir lo que considere oportuno. Tiene diez minutos. Muchas gracias.

La señora **DIRECTORA DEL ÁREA INDUSTRIAL Y MEDIO AMBIENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES, ANFAC** (García Hermo): No sé si he tomado nota de todo lo que me han comentado; si se me olvida alguna cosa, trataré de completar lo máximo posible.

Preguntaban respecto a la regulación de la Ley de tráfico. Para que ustedes lo conozcan, lo que ocurre respecto al marco regulatorio de circulación es que cada Estado miembro es soberano; es decir, el Reglamento de Circulación en España, digamos, puede decidir sus requisitos técnicos o administrativos concretos respecto a Francia, Alemania o Reino Unido. A día de hoy, Europa ya está regulando distintos grados de automatización en los vehículos. El último gran elemento que se ha regulado es el sistema de mantenimiento de carril, el que decía que mantenía al vehículo en el carril con independencia de la actuación del conductor. Alemania, por ejemplo, ya modificó su marco del código de circulación en el año 2017 y ahora está abordando otra modificación de su código de circulación para permitir vehículos con un grado de autonomía 4, que es básicamente un vehículo que es capaz de conducir solo; es decir, la máquina toma el control del vehículo sin la atención del conductor en determinados trayectos, por ejemplo, autovías, etcétera. Eso a día de hoy en España no se podría realizar, pero tampoco se podría utilizar un vehículo con un nivel 3 de automatización, es decir, aquel en el que aunque el conductor no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 8

pierda la atención de la conducción en ningún momento, siempre esté atento, el vehículo pueda tomar el control del mismo durante un periodo determinado. Por seguir con el ejemplo, ya digo que Alemania permite eso en su código de circulación, Francia acaba de modificar su ley de tráfico creo que allá por el mes de mayo o el mes de junio —les podemos compartir las referencias—, y también permite esta circulación de vehículos, incluso establece el marco habilitador para otros grados de autonomía más concretos según vayan introduciéndose en el mercado. Por tanto, lo que pretendemos con nuestra demanda es que España no pierda el paso. O sea, España es, como decía, el segundo fabricante de vehículos en Europa y creemos que debemos aspirar a ser una referencia también en lo que tiene que ver con el vehículo automatizado.

Para ello, ¿qué estamos solicitando desde Anfac? Que aprovechando la modificación de la Ley de tráfico —que no se modifica todos los días, y ustedes lo saben bien— al menos introduzcamos en ella el marco habilitador para permitir —marco habilitador, insisto, más allá de que luego se establezcan regulatoriamente en otras piezas legislativas las especificaciones concretas— la circulación de vehículos con distintos grados de autonomía en España; simplemente estamos pidiendo eso. En el trámite en el Congreso de los Diputados ya se ha introducido alguna enmienda de este tipo, pero se podría ir un poquito más allá. Estamos trabajando ahora mismo en el trámite en el Senado, insisto, para conseguir ese marco habilitador y dar un pasito más, que sería que al menos los sistemas automatizados de los vehículos queden registrados —es algo obvio y razonable— por la Dirección General de Tráfico cuando ese vehículo incorpore esos sistemas automatizados. Es decir, lo que estamos pidiendo desde el sector es un marco habilitador y una pequeña trazabilidad, mínima, de que ese vehículo lleva un sistema automatizado, el que sea, con sus condiciones de operación, etcétera. Eso es lo que se está solicitando desde el sector, para aprovechar este momento de modificación de la Ley de tráfico y no perder el paso.

Me preguntaba desde el Grupo Vox el señor Alcaraz, si no me equivoco, si España está preparada para el cambio al coche eléctrico, del coche de gasolina al coche eléctrico, y hablaba de los 15 millones que duermen en la calle y necesitan esa recarga para vehículo eléctrico. Avanzamos lentamente en la electromovilidad, en la propia presentación yo les proporcionaba algunos datos. España, a día de hoy, se encuentra a la cola de Europa en lo que respecta a cuota de mercado del vehículo electrificado y también en lo que respecta al despliegue de infraestructura de recarga de acceso público, que es la importante, es decir, la que te da la oportunidad de cargar en la calle si no tienes la oportunidad de tener una plaza de garaje donde instalar un punto de recarga. Estamos, decía, a la cola de Europa en ese sentido, aunque se están planteando iniciativas que creemos que van en la buena línea, no solo los planes Moves, sino modificaciones del propio marco regulatorio para mejorar el despliegue de la infraestructura de recarga en España, pero debemos acelerar y no errar en el camino. Cuando digo esto me refiero a que debemos aspirar a tener un mayor despliegue de puntos de recarga de acceso público en España en lo que yo llamo las tres ces: en cantidad, en calidad y en capilaridad, suficientes a lo largo de todo el territorio.

Por compartir un dato con ustedes, el 84 % de los puntos de recarga en España a día de hoy son de baja potencia, de menos de 22 kilovatios. Eso significa que una persona que no tenga posibilidades de cargar en su casa y vaya a un punto de acceso público tendría que estar cargando más de tres horas mínimo para tener un 80 % de la carga de su vehículo. No podemos pedirles a los ciudadanos que se compren un vehículo eléctrico, que cuesta un 25 % más, y además no asegurarles la accesibilidad y el uso razonable del vehículo. A lo que debemos aspirar como país es a que el vehículo electrificado sea un vehículo de todo uso; es decir, no sea un segundo o un tercer vehículo, sino que sea el vehículo que se pueda comprar cualquier ciudadano por accesibilidad al mismo precio. Los fabricantes ya están haciendo un esfuerzo importante, de la misma manera que el propio Gobierno, con los planes de incentivo a la compra de esos vehículos electrificados. Pero donde más estamos poniendo el foco ahora los fabricantes, porque ya no es el dilema del huevo o la gallina, ya hay coches, ya hay muchos coches, ya hay muchos modelos de coches, ya todos los fabricantes tienen oferta suficiente y atractiva de vehículo electrificado, es en que nos falta infraestructura de recarga. No debemos, como digo, errar; es decir, debemos ser capaces de tener un mapa aspiracional de infraestructura de recarga de acceso público en España, calendarizado por año, por comunidades autónomas, por provincias, por principales vías. Ahí valoramos de manera positiva el anuncio que hizo el presidente del Gobierno de que haya una gobernanza en infraestructura de recarga de acceso público en España, y apelamos a que se ponga en marcha cuanto antes para empezar a trabajar sobre ello, pero, desde luego, hay mucho camino por hacer y hay que pisar el acelerador, por decirlo de alguna manera, y no errar en el camino; no nos podemos permitir ese fallo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 9

¿Cómo afecta el coste de la electricidad al sector de automoción? Entiendo que se refería al coste de fabricación de un vehículo. Antes de esta crisis energética en la que está inmerso el mundo entero, España ya no era competitiva en costes energéticos. En España, en la fabricación de vehículos o la adjudicación de inversiones para la fabricación de vehículos, aunque somos muy competitivos y por eso somos los segundos fabricantes de vehículos en Europa, digamos, no contamos con el efecto sede, aspecto muy importante, entonces, las inversiones que realizan los fabricantes se realizan por céntimos de euro; o sea, la decisión de que un coche se fabrique en Almusafes, Valencia, o en la fábrica de Turquía se toma por céntimos de euro. Cualquier elemento que afecte a nuestros factores de competitividad, por ejemplo, el energético, nos puede situar en una situación de absoluta vulnerabilidad, y, sobre todo, aparte del precio de la energía, es la certidumbre respecto al mismo. Es decir, las inversiones o los periodos de fabricación de un vehículo se planifican, digamos que es un producto con una planificación muy a medio y largo plazo, es un producto de larga producción, y cuando nos hacemos adjudicatarios de una inversión tenemos que tener cierta certidumbre respecto a cuáles van a ser nuestros costes laborales, nuestros costes logísticos y nuestro coste energético, ese es un aspecto muy importante. Por eso estamos siguiendo muy de cerca la evolución del coste energético y las medidas que está tomando el Gobierno para mitigar estos efectos indeseables en un sector, insisto, que no solo afecta a la industria de fabricantes, sino al resto de la industria en España, y lo conocen perfectamente bien.

Respecto a si la Administración está haciendo lo suficiente para la renovación del vehículo —había dos preguntas parecidas por parte de distintos diputados—, creemos que cuando se ponen objetivos ambiciosos respecto, por ejemplo, a la electromovilidad o la mejora de la seguridad vial, hay que poner sobre la mesa también instrumentos muy ambiciosos. Ahora Europa, por ejemplo, en materia de cambio climático, está planteando objetivos aún más ambiciosos en términos de reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos. Si ya difícilmente íbamos a conseguir esos objetivos de reducción de emisiones de CO₂ con la tendencia que veníamos trayendo, si no ponemos instrumentos ambiciosos sobre la mesa, sería más difícil aún. Por eso, nosotros creemos que hay que trabajar en tres grandes ejes y uno transversal: el primero, trabajar lo máximo posible en planes de incentivo de la demanda adecuados, eficientes y que se pongan en marcha de una manera rápida y entendible por el ciudadano. Se han dado grandes pasos, por ejemplo, el Plan Moves III que está ahora en marcha. Aunque sigue siendo un plan que tienen que poner en marcha las distintas comunidades autónomas, ha mejorado en dotación, ha mejorado en que es un plan a largo plazo, es decir, creemos que no vamos a tener ese mercado a picos de: sale el plan, crece muchísimo la demanda, luego vuelve a caer. Digamos que es un plan que dota de mayor certidumbre y más estructural, pero, desde luego, desde el punto de vista de dotación, todavía no está en los niveles que están Alemania, Francia o la propia Italia. Quizás se podría crecer en ese ámbito y también en el ámbito de la eficiencia en la puesta en marcha de esos planes. Insisto, se están dando buenos pasos, pero siempre hay capacidad de mejora desde nuestro punto de vista.

Me preguntaban también qué se podía hacer en materia de infraestructuras. España no tiene una mala red de infraestructuras, ha habido grandes inversiones, probablemente se sigan haciendo, no tenemos una queja particular en ese sentido. Si bien, por comentar algo que a futuro deberíamos poner sobre la mesa por lo menos para estudio, es lo que tiene que ver con la adecuación de las infraestructuras para la tecnología de la conectividad y automatización de los vehículos. Les pongo un ejemplo claro. Hablaba yo antes del ISA, del Asistente de Velocidad Inteligente, que probablemente no funcione bien en todos los casos y en todas las carreteras españolas, francesas y alemanas. ¿Por qué? Porque no existe una armonización de la señalización de tráfico, así de sencillo. Si no somos capaces de que la infraestructura evolucione o se comunique de una manera correcta con la tecnología de los vehículos, perderemos eficiencia en las inversiones que se realizan en los sistemas. Y este es un sistema supersencillo: lee la señal y adecúa la velocidad del vehículo a esa señalización. No les voy a engañar, está analizado por parte de la Comisión Europea, no va a funcionar, no va a tener un grado de efectividad del 100%, que sería lo deseable, precisamente por esa falta de armonización en la señalización. Si seguimos avanzando en otros sistemas más asociados a la automatización de los vehículos, las simples líneas divisorias de las carreteras, la línea continua, la línea discontinua, etcétera, si no están bien mantenidas, si no está todo bien señalizado, pues el sistema de abandono de carril no funcionará con el 100% de su efectividad. Entonces, no se trata tanto de grandes inversiones en las vías, que siempre son bienvenidas, sino del mantenimiento y de la adecuación de las que tenemos a día de hoy para los sistemas que ya están en los vehículos o que van a venir muy próximamente, al menos desde nuestro punto de vista.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 10

Me preguntaba el Grupo Socialista, el señor Pérez Abellás, respecto a la inversión necesaria en I+D+i por parte del sector. En España, el sector de la automoción invierte el 5 % de su facturación en investigación, desarrollo e innovación, es el sector industrial que más invierte en I+D+i. En Europa, los fabricantes de automóviles invierten al año más de 54 000 millones de euros en I+D+i; es el sector que más invierte en I+D+i en Europa, repito, con esos 54 000 millones de euros.

Respecto al Perte VEC, algunos datos de cómo va la situación. Se publicó antes del verano el marco que va a tener ese Perte VEC, con casi 3000 millones de euros de inversión asociados a toda la cadena de valor de la electromovilidad. Para el sector es un plan bienvenido, ahora estamos esperando la concreción de las bases regulatorias de ese Perte VEC, esperamos disponer de ellas lo antes posible; en principio, por la información que tenemos, previsiblemente estarán antes de finales de año. De la misma manera, sobre esas bases, que es donde se verá la letra fina de cómo va a funcionar el plan, esperamos y apelamos a que sea lo más eficientemente posible y que seamos capaces de invertir de manera eficiente y eficaz esos 2975 millones de euros y que vayan, como digo yo, a los hierros y las máquinas de nuestras fábricas y nos sitúen en un entorno competitivo ventajoso y que, en la medida de lo posible, nuestros factores de competitividad se vean mejorados.

Baterías de iones de litio, preguntaba si eran competitivas. No sé si he entendido bien la pregunta, no sé si se refería a si debemos fabricar aquí baterías. ¿Se refería a eso?

El señor **PRESIDENTE**: Muy conciso ya, por favor.

La señora **DIRECTORA DEL ÁREA INDUSTRIAL Y MEDIO AMBIENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES, ANFAC** (García Hermo): Acabo.

La fabricación de baterías va a venir muy de la mano igual que el resto de partes, piezas y componentes. Cuando se desarrolló la industria del automóvil, se desarrolló todo el tejido de partes, piezas y componentes que tenemos a día de hoy, que es una referencia a nivel mundial. En la medida en que atraigamos inversiones de vehículo electrificado en España, por ejemplo, el Perte VEC puede ser un elemento importante para atraer esas inversiones, el tejido auxiliar se seguirá desarrollando de manera acompañada. España, a día de hoy, no está en la mejor de las posiciones dentro de Europa para atraer fabricación de baterías de litio o de sodio, de lo que sea; hay países que nos llevan la delantera y lo sabemos todos. Donde tenemos que poner el foco es en hacer que nuestras fábricas atraigan esas inversiones de vehículo electrificado y posteriormente, y aprovechando el efecto tractor de esa fabricación de vehículos electrificados, seguro que se desarrollará todo el tejido adyacente, donde las baterías, sin duda, tendrán un papel muy relevante.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora García Hermo, por el esfuerzo de contestación a todas las preguntas. Le agradecemos su comparecencia y esperamos tener alguna ocasión más de tenerla por aquí. Muchísimas gracias y buenas tardes.

Hacemos una pausa de un minuto para despedir a la compareciente y recibir al siguiente. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR DIRECTOR GERENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE ENTIDADES COLABORADORAS DE LA ADMINISTRACIÓN EN LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS, AECA-ITV (MAGAZ PILAR). (Número de expediente 219/000638).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con la sesión y vamos a recibir ahora a la asociación que representa a la práctica totalidad de los centros de ITV de España, la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos, AECA-ITV. En su nombre va a comparecer su director gerente, don Guillermo Magaz.

Señor Magaz, cuando usted quiera, tiene la palabra por quince minutos.

El señor **DIRECTOR GERENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE ENTIDADES COLABORADORAS DE LA ADMINISTRACIÓN EN LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS, AECA-ITV** (Magaz Pilar): Buenas tardes.

En primer lugar, quisiera agradecer al presidente de la Comisión sobre Seguridad Vial y a los miembros y señorías presentes la posibilidad de comparecer en esta Comisión para presentar los retos y oportunidades para alcanzar una mejor movilidad segura que el sector ITV considera esenciales y que entendemos que deberían tenerse en cuenta en una estrategia española de seguridad vial 2021-2030.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 11

Ante todo, y como ha introducido el señor presidente, quisiera indicar que hablo en representación del sector de ITV como responsable de la asociación AECA-ITV y que, como ya se ha indicado, incluye al 96% de los operadores que están hoy en día implantados en territorio español, representa a la práctica totalidad de los operadores en el territorio. En un foro como este, lleno de expertos sobre seguridad vial, indicar el gran servicio que realiza la ITV al proteger a la sociedad no es necesario, pero sí me gustaría recordar la función de la ITV claramente establecida e implantada como herramienta de la Administración para asegurar que los vehículos circulan en las condiciones de seguridad y medioambientales exigibles. Su servicio y valor está reconocido por todos los estamentos nacionales e internacionales de la seguridad vial. Confirmación de ello, y gracias al trabajo que se realiza día a día en todas las comunidades autónomas, el último estudio realizado por la Universidad Carlos III de Madrid sobre la contribución de la ITV a la sociedad estima que la ITV evita al año 17700 accidentes, cerca de 12100 heridos y, lo más importante, evita 133 personas fallecidas en siniestros de circulación y 406 personas fallecidas por emisiones contaminantes. Es decir, la ITV evita un total de 539 víctimas, personas fallecidas al año. Estos datos son por sí solos bastante concluyentes sobre la eficacia y efectividad de la ITV en la mejora de nuestra sociedad.

En esta comparecencia voy a exponer los puntos claves que creemos son necesarios, como decía anteriormente, en la estrategia, pero centrados principalmente en el vehículo, donde tenemos un extenso conocimiento de la situación del parque. Es evidente que la evolución tecnológica de los vehículos y la obligatoriedad de equipamiento de nuevos sistemas de seguridad activa y pasiva establecidos por la General Safety Regulation, así como la conectividad entre los vehículos y las infraestructuras, son factores esenciales en la reducción de la siniestralidad en nuestras vías. Y cuantos más sistemas de seguridad podamos adaptar a los vehículos y se pongan en funcionamiento, más rápidamente alcanzaremos ese objetivo tan deseado por todos de cero víctimas mortales en el año 2050, que ojalá sea antes de ese año. Pero todos estos nuevos sistemas de seguridad requieren y requerirán la comprobación por parte de la Administración para asegurar su correcto funcionamiento durante toda la vida útil del vehículo. Es por eso que la reglamentación europea ya establece, y deberá seguir haciéndolo, que en la implantación de estos sistemas de seguridad se facilite su comprobación en las inspecciones técnicas periódicas. Esto es un reto para el sector y ya se están investigando nuevos métodos de inspección de estos sistemas de seguridad que, si la Administración lo considera oportuno, serán adaptados a los procedimientos de inspección habituales. Pero para ello resulta imprescindible un acceso a la información de los sistemas, facilitada por los fabricantes y exigida en la homologación de los vehículos. Esta información tiene que estar en una plataforma única y común de la Administración, en la cual se encuentren en un formato estandarizado y exclusivo para la ITV los datos necesarios para poder comprobar estos sistemas. Esto ya sucede con otro tipo de información que ya existe y está disponible, como pueden ser los datos técnicos o los datos de homologación de los vehículos, información que posee la Administración y que nosotros podemos consultar y analizar respecto a los vehículos.

Es vital establecer los procedimientos para poder comprobar la tecnología del futuro y estar preparados, pero primero debemos solucionar los problemas medioambientales y que afectan a la seguridad vial actuales. Como ya se ha indicado anteriormente, permítanme que lo vuelva a repetir, la ITV es la herramienta de la Administración para asegurar que los vehículos circulan en las condiciones de seguridad vial exigibles, pero, lamentablemente, circulan por nuestras carreteras muchos vehículos a los que no se les ha comprobado su estado y no se les ha realizado la inspección técnica que les corresponde. Así, el estudio anteriormente indicado de la Universidad Carlos III de Madrid ha cuantificado lo que habría significado desde el punto de vista de seguridad vial si estos vehículos hubieran pasado la ITV, y el estudio revela que se podrían haber evitado 8800 accidentes más, haber reducido los heridos en 7200 personas más y haber evitado 161 personas fallecidas en siniestros viales y por exposición a contaminantes atmosféricos.

Estos son datos que realmente por sí solos yo creo que ya tienen bastante significado.

Esta situación, agravada aún más en esta época de pandemia, hace que el número de ciudadanos que no realizan la ITV correspondiente se esté incrementando de forma alarmante. Así, de acuerdo con los datos del Registro General de Vehículos de la Dirección General de Tráfico del parque móvil y las categorías de los vehículos y los años de matriculación de cada uno, en el año 2020 deberían haberse realizado 28,6 millones de inspecciones técnicas para cubrir todos los vehículos que tenían que pasar la inspección. Sin embargo, según los datos del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo en ese año se realizaron solo 19,6 millones de inspecciones, es decir, hay un 32% de vehículos que no realizaron la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 12

inspección en el año 2020. Lamentablemente, esta situación ha empeorado en el año 2021. No son datos oficiales, pero según los datos que tenemos de los operadores, hay una estimación de que en este año alrededor de un 40 % de los vehículos no van a pasar la ITV, es decir, cuatro de cada diez vehículos que tienen que pasar la Inspección Técnica de Vehículos no lo están haciendo.

Además, estos vehículos que no tienen la ITV vigente son los de mayor riesgo desde el punto de vista de la seguridad vial y en emisiones contaminantes. Asimismo, la no realización de la inspección no es por el coste de esta, sino por las consecuencias de no pasar la ITV. El vehículo está en mal estado, entonces hay que repararlo y lo que realmente preocupa al usuario es el coste de la reparación. Es decir, que los vehículos que no realizan la ITV son los vehículos que en peor estado se encuentran y que más riesgo suponen para la seguridad vial y medioambiental. Esto es un elevado factor de riesgo ya no solo para el usuario del vehículo y sus acompañantes, sino para el resto de usuarios de las vías públicas, que somos los que podemos sufrir esta situación de insolidaridad o de dejadez al no haber hecho la inspección correspondiente. Así, de acuerdo con el último informe de las principales cifras de siniestralidad vial en 2019 elaborado por la Dirección General de Tráfico y con una menor cantidad de vehículos que no realizaban la ITV con respecto a la actual del año 2021, el porcentaje de vehículos involucrados en siniestros con personas fallecidas o heridos que tenían la ITV caducada llegaba al 10% en los turismos, en el caso de motocicletas esta cifra llegaba hasta al 12% y en el caso de furgonetas y camiones de menos de 3500 kilos esta cifra llegaba hasta el 15%. Lamentablemente, no disponemos de datos oficiales, pero la tendencia al alza de personas que están dejando de acudir a la ITV lleva a pensar que la previsión es que estos porcentajes van a ser más elevados en el año 2021 cuando existan datos oficiales.

En conclusión, la circulación de vehículos sin la ITV es un elevado factor de riesgo en la siniestralidad vial y es por eso que debemos poner el foco en asegurar y comprobar que todos los vehículos que circulan por nuestras carreteras lo hagan habiendo superado los controles de seguridad establecidos por la administración. Para ello es necesario implementar más medidas que eviten estos comportamientos no aceptables y que proponemos incluir en la estrategia española de seguridad vial 2021-2030. Básicamente, planteamos dos vías de actuación: por un lado, la vía formativa y, por otro, la vía legislativa y ejecutiva. Desde el punto de vista formativo, se deben fomentar aún más los excelentes cursos que la Dirección General de Tráfico, la Guardia Civil, las policías autonómicas, las policías locales y las fundaciones y asociaciones imparten en los colegios y centros formativos, aportando el valor real de la ITV como herramienta para la sociedad para salvar vidas y proteger el medio ambiente. Debemos cultivar este bien social desde muy pequeños a los niños, pero al final, esto es algo cuyo resultado se verá en el futuro, no es un resultado a corto plazo. Además, debemos reforzar este mensaje en la formación de nuevos conductores, así como en los cursos de seguridad laboral de los sectores implicados en el transporte. Otra medida sería incrementar las campañas informativas y de concienciación de la Dirección General de Tráfico, policías autonómicas y policías locales, que tan buenos resultados han dado. Por ejemplo, la utilización de los paneles de información de las carreteras que, con un pequeño recordatorio a los usuarios de que la ITV salva vidas, hemos notado claramente cómo la gente es receptiva y va a pasar la inspección técnica.

Desde el punto de vista legislativo y ejecutivo proponemos, por un lado, establecer a las compañías de seguros de vehículos la obligatoriedad de comprobar la vigencia de la ITV en la contratación, renovación y subrogación de pólizas de seguro de responsabilidad civil de vehículos, de la misma forma que la ITV está realizando la comprobación de si el vehículo tiene el seguro vigente cuando va a pasar una inspección técnica. Teniendo en cuenta la gravedad que supone la circulación de un vehículo sin comprobar su estado, proponemos incrementar la sanción administrativa por ello, siendo de mayor cuantía a la actual e incluyendo la supresión parcial de puntos del carné de conducir. Resulta por lo menos sorprendente que la sanción por no tener la ITV en vigor sea de 200 euros y, por ejemplo, la sanción por no tener el seguro obligatorio vigente sea de entre 600 y 3000 euros. Si el fin de la sanción y su cuantía es penalizar en función de la gravedad del hecho, parece extraño que sea más peligroso para la seguridad vial no tener un seguro vigente que no haber comprobado que el vehículo se encuentra en el estado adecuado para poder circular. Además, otra medida por parte de la administración sería informar a los titulares de aquellos vehículos que no han realizado la inspección técnica correspondiente de su obligación de hacerlo e imponerles una sanción administrativa si pasado el plazo concedido para revertir esta situación no la han realizado. Los datos de las inspecciones de ITV se vuelcan de forma diaria al Registro General de Vehículos de la Dirección General de Tráfico. Esta acción sería muy fácil de realizar en el momento en que exista un compromiso real por parte de la administración para reducir los vehículos que circulan sin haber

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 13

comprobado su estado. También deberíamos incrementar las campañas de control de los vehículos utilizando las infraestructuras disponibles de lectura de matrículas existentes en nuestras carreteras y ciudades. Hoy en día resulta difícil entender que en una zona de bajas emisiones, que ahora mismo se están implantando en todas las grandes ciudades, en la cual existe un amplísimo control de los vehículos que están entrando se permita la entrada de un vehículo que no tiene pasada la inspección técnica y que puede estar en una situación defectuosa desde el punto de vista de emisiones contaminantes. Se les está permitiendo la entrada a una zona de alta densidad de población sin existir una comprobación de esas emisiones, por lo que entendemos que se podría hacer más en esta línea también.

En definitiva, la ITV salva vidas y se deben establecer todos los medios posibles para evitar que puedan circular vehículos con cualquier tipo de tecnología o sistema de seguridad del que no se haya comprobado su estado y nivel de emisiones por la administración y, consecuentemente, por las estaciones de ITV. Todos los ciudadanos y la sociedad lo agradecerán.

Muchísimas gracias y estoy a su disposición para cualquier tipo de pregunta que quieran hacerme.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Magaz, por esta primera intervención.

Vamos a escuchar ahora la intervención de los portavoces de los grupos parlamentarios. En primer lugar, tiene la palabra el señor Ruiz de Pinedo por el Grupo EH Bildu.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Buenas tardes, muchas gracias por la exposición, ha sido muy interesante.

Hay una cosa que me ha llamado la atención y es que, en estos momentos con los niveles de información que existen y teniendo un registro de todos los vehículos, de su antigüedad, de cuándo les corresponde la ITV, etcétera, no hay una información fidedigna o una campaña dirigida a los propietarios de que su vehículo no ha pasado la ITV y advirtiéndoles de la situación que supone. O sea, ¿por qué cree que estamos en este punto y no se han adoptado líneas de trabajo en ese sentido, lo cual sería una cuestión lógica y fácil?

Por otro lado, y esto es ya curiosidad, decía que se estima que es un 30 % el porcentaje de vehículos que no pasan puntualmente la ITV —por lo menos eso le he entendido— y que su accidentabilidad es del 10 %. Parece que la frecuencia esperada en accidentes y siniestros tendría que ser también de un 30 %, pero la accidentabilidad es mucho menor en los vehículos que no han pasado la ITV. Me imagino que muchos estarán guardados en garajes y no se utilizan; me imagino que será por cuestiones de este tipo.

Le agradezco los datos y la exposición que nos ha realizado.

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

Por el Grupo Parlamentario Vasco, señora Gorospe.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias.

Le agradezco también, señor Magaz, su intervención y la información aportada.

Me ha llamado mucho la atención los datos que usted ha comentado. De hecho, en un momento dado ha dicho que los datos que estaba ofreciendo no son los oficiales, sino que son datos que nos ofrecen los operadores. Resulta extraño que en algo que parece que es un cruce de datos fácil de realizar se estén ofreciendo datos no oficiales de coches que no han pasado la Inspección Técnica de Vehículos. No sé si tiene datos de cuál es la edad de esos vehículos que no la pasan, si son aquellos que supondrían un riesgo o no. Porque el mensaje que se está trasladando entonces es que no es tan importante. Usted en un momento dado ha dicho que los datos que ofrecía no eran los oficiales y en otro momento de su intervención ha dicho también que todos los días se vuelcan esos datos de inspección en la Dirección General de Tráfico, por lo que ha comentado. Da la sensación de que el mensaje que se lanza es que tenemos los datos, pero no hacemos un seguimiento más exhaustivo para que realmente todos aquellos coches que tengan necesidad de hacerlo lo hagan porque no es de vital importancia para la seguridad vial, entiendo yo. No sé cómo interpretarlo, no sé si me puede acompañar en este viaje de interpretación de los datos que ha ofrecido.

Sin más, le agradezco su intervención.

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 14

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

Muchas gracias por su exposición, señor Magaz, porque con los datos que ha aportado en su exposición ha respondido prácticamente a todas las dudas y preguntas que le iba a realizar en mi intervención. Algunos nuevos que no conocía como, por ejemplo, el del previsible aumento de casi el 40 % de vehículos que no pasan la ITV realmente es algo que nos debería preocupar y mucho.

Usted ha aportado soluciones como una mayor sanción o un mayor control y algo muy importante —y que, efectivamente, no tiene en este caso una incidencia tan exhaustiva como sí la tiene con otros elementos que producen accidentes como es el alcohol o las distracciones— que son las campañas de la DGT en la televisión. Realmente no hay una concienciación de la ciudadanía sobre las consecuencias que puede tener circular con un vehículo, coche o moto, que no haya pasado la ITV.

Yo le quería hacer una pregunta sobre un tema que aquí no se ha tocado, que es en qué situación se encuentra actualmente la ITV con respecto al colapso que venía arrastrando después de la pandemia, si realmente eso se ha normalizado. Porque en algunas ciudades o provincias la gente se trasladaba a pasar la ITV a otras provincias porque las citas se alargaban durante semanas o meses, mientras que en otras provincias pues se llevaba el vehículo y en el mismo día podía pasar la ITV. ¿Por qué ha habido ese desajuste entre unas provincias y otras e incluso entre comunidades, en la atención en la ITV? También quiero saber si cree que la administración está haciendo todo lo suficiente para esa concienciación de los ciudadanos sobre la necesidad de pasar la ITV, como usted ha expuesto, o si se puede hacer algo más.

Muchísimas gracias.

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

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

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

Gracias por comparecer aquí esta tarde, señor Magaz. La verdad es que su comparecencia ha venido a reforzar y a que nuevamente valoremos el papel que juegan las inspecciones técnicas de vehículos, como usted bien ha dicho, en aras de la seguridad vial y, fundamentalmente, en la protección del medio ambiente de nuestro país.

El afán de todos los que estamos aquí es que garantizar una movilidad segura, protegiendo la vida y la integridad física de todos los usuarios de la red viaria y uno de los factores que coadyuvan a ello es la ITV como herramienta al servicio de la administración para controlar tanto el estado de los vehículos como sus agresiones al medio ambiente. Pero he de lamentar que estamos finalizando el año 2021 y todavía no tenemos una estrategia nueva de seguridad vial para el decenio 2021-2030 y, además, el pasado viernes nos respondieron que todavía no tienen fijada la fecha del próximo pleno del consejo superior. Entonces, con eso estamos francamente preocupados y le transmitimos a usted también esta preocupación.

Nos preocupan enormemente los datos de absentismo. El 10 de enero del año 2020, a una pregunta parlamentaria con contestación por escrito, ya se nos comunicaba que más de 6 millones de vehículos, con o sin seguro obligatorio, no habían pasado la ITV. Esto es alarmante; por eso, dentro de lo que a nosotros nos cabe, hemos de fomentar, por supuesto, esa reducción del absentismo que, precisamente, se ha incrementado a prácticamente el doble que en la etapa anterior a la pandemia. Es de obligado cumplimiento que todos los vehículos pasen el control al que tienen que estar sometidos a través de la ITV. Es muy alarmante, como consecuencia de no pasar la ITV, que ese casi 10 %, en términos generales, de vehículos involucrados en accidentes corresponda a los que no han pasado la ITV.

Con sus propuestas, tanto formativas como legislativas, estamos totalmente de acuerdo, pero también le tenemos que recordar que ha habido problemas de demora en las estaciones de servicio que han impedido atender este reforzamiento para hacer ese régimen sancionador más eficaz. Por ejemplo, en Mallorca ha habido retrasos de más de tres meses para poder pasar la ITV, desplazándose la gente a Valencia, pero en verano el colapso era de cuatro meses de espera para pasar la ITV en Gandía, por ejemplo, y en Huelva capital también se han llegado a acumular hasta cuatro meses de retraso. Eso está ya en su mano.

Voy terminando, señor presidente, aludiendo a la conocida sentencia del Tribunal Supremo de 19 de octubre que anula definitivamente la orden que recortaba la vigencia de la revisión —sobre el tema hemos hablado usted y yo en varias ocasiones— durante el estado de alarma, dando la razón a los criterios que siempre ha defendido este grupo parlamentario. Precisamente quiero recordar que hace más de un año, el 1 de octubre de 2020, en esta Comisión se rechazó una proposición no de ley presentada por el Grupo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 15

Parlamentario Popular sobre la modificación de las medidas especiales dictadas por el Gobierno para la ITV para no retrotraer la fecha de revisión a los plazos originales de vencimiento para ningún vehículo cuya inspección caducara durante el estado de alarma. Mi pregunta, porque usted lo ha explicado clarísimamente y el complemento ha venido también de parte de mis compañeros intervinientes que le han preguntado, va en esta línea. Esta sentencia del Supremo va a obligar a rectificar las fichas de inspección técnica de casi 5 millones de vehículos afectados por aquel injusto recorte que estableció el Gobierno. ¿Han valorado ya ustedes como asociación las consecuencias de esa sentencia sobre las estaciones de ITV? ¿Y cómo va a solucionar el Ministerio de Industria el embrollo que les creó el exministro de Sanidad para la ejecución de este fallo judicial?

Muchas gracias, señor Magaz, y, desde luego, valoramos mucho, insisto, la actuación que desarrollan las ITV de cara a la seguridad vial para todos los españoles.

Muchas gracias.

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

Para concluir, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Socialista el señor Durán Peralta.

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

Muchas gracias, señor Magaz, por su comparecencia y por sus propuestas, sin duda, propuestas que debemos tener en cuenta ya que representa a una asociación importante para nuestro país, una asociación empresarial integrada, como ha resaltado en su comparecencia, por el 96 % de las entidades que prestan su servicio de ITV en España. Por lo tanto, como asociación que representa a prácticamente todo el sector, quiero, en nombre del Grupo Socialista, trasladarle nuestro agradecimiento por el trabajo que realizan y también por los rigurosos estudios que elaboran, estudios como el que presentaron en el Ministerio de Sanidad, Contribución de la ITV a la seguridad vial y al medio ambiente, en el que se analizaba el impacto en la salud de los ciudadanos y en el medio ambiente de los gases contaminantes que emiten los vehículos o que gracias a inspecciones técnicas evitamos accidentes de tráfico y, por tanto, tener heridos y víctimas mortales en las carreteras; ha dado también unos datos, si no me equivoco más de 500 víctimas y más de 8800 accidentes, según los estudios a los que ha hecho referencia en su comparecencia. Creo que son cantidades importantes que reflejan el peso y la importancia que tiene la ITV en la seguridad vial de nuestro país. Respecto a esto quiero resaltar campañas a las que ha hecho referencia —que tendremos que seguir haciendo y reforzando, mejorando lo que ya se hace bien— como la campaña que realiza la DGT a través de las lecturas de matrículas para sancionar a los vehículos que no han pasado la ITV o cómo se anota la ITV en los registros de vehículos para que cualquier ciudadano pueda solicitar un historial del vehículo.

Podría hablar de otras actuaciones que salen de la DGT, pero me gustaría también preguntarle cómo ve el endurecimiento de las inspecciones técnicas referentes a los defectos de funcionamiento de ABS o al mal estado de los retrovisores o el nuevo manual de procedimiento de ITV que se adapta a la revisión técnica de las nuevas tecnologías que estamos viendo en los nuevos vehículos, si lo ve suficiente o tenemos puntos que reforzar.

Sin más, nuevamente, le agradezco su comparecencia y tiene al Grupo Socialista a su disposición para lo que necesite.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para contestar y concluir la comparecencia, tiene la palabra de nuevo el señor Magaz. Cuando usted quiera.

El señor **DIRECTOR GERENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE ENTIDADES COLABORADORAS DE LA ADMINISTRACIÓN EN LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS, AECA-ITV** (Magaz Pilar): Muchas gracias.

Han sido preguntas muy interesantes. En primer lugar, quiero indicar que el hecho de que un vehículo no tenga la ITV no significa que vaya a tener un accidente sí o sí, sino simplemente que es un factor importantísimo dentro de la accidentalidad. Por eso, el que haya un nivel de absentismo de un 30 o un 40 % no significa que en todos los accidentes el 30 o el 40 % de los vehículos sean de estas características. ¿Por qué? Porque, por regla general, el vehículo que no suele pasar la ITV no es un vehículo que suela circular por vías de alta ocupación, suele estar más restringido a zonas de población.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 16

Por eso, la policía local en este tema tiene una labor importantísima, porque hay muchos vehículos que no se mueven de las pequeñas poblaciones, pero, lamentablemente, algunos de ellos a lo mejor provocan accidentes cuando salen a alguna vía de alta ocupación. Por eso puede haber esa discrepancia en los datos. Lo que sí quiero transmitirles es que el 34 % que les he dicho anteriormente es simplemente cruzando los datos de la Dirección General de Tráfico y del Ministerio de Industria, es decir, por eso digo que son datos oficiales, que ya no son estimaciones como las que estaba comentando antes de un 40 % para este año.

Respecto a la situación después del COVID-19, todos sabemos que el estado de alarma provocó la paralización de toda la actividad que no fuera absolutamente prioritaria y la ITV fue una de ellas, lo cual provocó —como bien decía el portavoz de VOX— que cerca de 6 millones de vehículos no pudieran pasar la Inspección Técnica de Vehículos en su momento. Afortunadamente y gracias a la orden de Sanidad que se estableció en su momento, se ha podido solucionar ese estancamiento que había y esa situación, lógicamente, con un compromiso también por parte de todos los actores, y como actores estamos hablando de los operadores de ITV, que reforzaron sus plantillas y aumentaron los horarios de trabajo en las comunidades autónomas. Hay que tener en cuenta que las competencias de la ITV están transferidas a las comunidades autónomas y cada una tiene un modelo determinado, por lo que hubo que pedir autorización a las comunidades autónomas para ampliar los horarios. Las comunidades autónomas aceptaron y nos ayudaron a que se pudiera intentar solucionar este problema que teníamos. Porque, insisto, la Orden 413/2020 del Ministerio de Sanidad lo que consiguió fue evitar el colapso del servicio, pero no el colapso en el momento de la apertura, sino el colapso en años posteriores, porque si se concentran todas las inspecciones de los vehículos en un solo mes, es imposible de gestionar, o sea, no se puede parar una estación de ITV y dentro de dos meses tener el triple de la capacidad que tiene.

Respecto a la pregunta de si la administración hace todo lo necesario, yo creo que en mi presentación ha quedado patente qué cosas se pueden mejorar. El compromiso es de todos. Sí que es cierto que hay medidas que pueden resultar políticamente menos agradecidas por los ciudadanos, pero que desde el punto de vista de seguridad vial y de protección medioambiental son vitales. Es decir, no podemos andar jugando con la vida de la gente, eso es algo que debemos tener presente, y no podemos escatimar mensajes poco comerciales —por decirlo de alguna forma— porque son los que salvan vidas. Nosotros en ese sentido estamos implicados e intentamos hacer todo lo que, como operadores, podemos, como campañas, intentamos fomentar más la cooperación, damos cursos a distintos estamentos desde el punto de vista de policías para ayudarles en todo lo que podemos, pero está claro que, para poder cumplir con esos requisitos, hay una parte muy importante que es la sanción administrativa. En el momento en que haya un refuerzo y que no sea tan barato no pasar la inspección técnica, me imagino que los ciudadanos empezarán a tomar conciencia. Hay que tener en cuenta el dato que les he dado antes: no tener la ITV vigente es una multa de 200 euros, que con el pronto pago se queda en 100 euros. Una inspección técnica de un vehículo está, aproximadamente, en el orden de los 30 o 40 euros y un vehículo comercial de 3500 kilos o un camión de 12 toneladas —entiendo que todos tenemos claro que es un riesgo elevadísimo que esté en mal estado— tendría que pasar una revisión cada seis meses. Es decir, en un año habría amortizado el coste de una multa por no tener la ITV, con lo cual le merece la pena asumir el riesgo, y eso es algo que tenemos que evitar. Hay que aumentar las sanciones por no tener la ITV vigente y, además, nuestra propuesta sería, debido a la gravedad que supone, una retirada parcial de puntos del carné de conducir.

Respecto a los retrasos en la ITV que comentaba el portavoz del Grupo Popular, como bien he dicho antes, la pandemia del COVID generó 6 millones de inspecciones de vehículos que hubo que hacer cuanto antes para volver a una situación que fuera normal. Eso, lógicamente, depende de la capacidad que tiene cada comunidad autónoma. Como ya he dicho, eso está transferido a las comunidades autónomas y cada una tiene un modelo distinto, hay comunidades que tienen más capacidad y otras que tienen menos. Eso ha originado que cuando se ha producido una saturación de inspecciones absolutamente brutal haya habido unas que han llegado antes al objetivo y otras más tarde. Por eso en Mallorca, que son ITV de la comunidad autónoma, la situación era más complicada. Otras comunidades como, por ejemplo, la Comunidad de Madrid fue una de las primeras donde se solucionó de una forma muy rápida y eficaz.

Respecto a la situación de la orden de Sanidad que comentábamos antes, nosotros como operadores y como herramienta de la administración vamos a seguir haciendo y ejecutando lo que la administración nos indique, no podemos hacer otra cosa. ¿Cómo se va a resolver la sentencia del Tribunal Supremo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 17

sobre la anulación del apartado segundo de la Orden 413? Pues entiendo que tendrán que ser los ministerios correspondientes los que nos tendrán que informar de qué es lo que hay que hacer. Nosotros, de momento, sí creemos —y ya lo he dicho anteriormente— que la orden estableció una situación de coherencia para intentar evitar un colapso que se iba a producir en el sistema de ITV. Insisto, haremos lo que nos digan que tengamos que hacer en ese sentido.

Respecto a las preguntas del representante del Grupo Socialista, creemos que la ITV es algo que mucha gente malinterpreta, es decir, un vehículo viejo en buenas condiciones va a pasar la ITV sin ningún tipo de problema. Nosotros lo que verificamos es cuál es el estado del vehículo con respecto a lo que se le exigía cuando se puso en circulación. Lo que no podemos es exigirle otras cosas que cuando se matriculó no existían, lo cual no tendría mucho sentido porque habría que hacer un *retrofitting* de ese vehículo cuyo coste a lo mejor obligaría a su achatarramiento. Otra cosa muy distinta es que existan zonas en las cuales esos vehículos no pueden circular por las peculiaridades de esos vehículos —lo que hablábamos antes de las zonas de bajas emisiones—, pero en la ITV lo que se va a establecer son los nuevos procedimientos para poder verificar estos nuevos sistemas que estábamos comentando. Por ejemplo, en los vehículos de normas Euro 7, que ahora mismo están en fase de desarrollo, las reducciones de emisiones que hay son absolutamente brutales. Entonces, necesitamos procedimientos para saber en qué estado se encuentra ese vehículo y si está emitiendo más de lo debido, que siempre será mucho menos que un Euro 3, por ejemplo, pero, evidentemente, un Euro 7 estará autorizado para circular por una zona de bajas emisiones por su nivel de emisiones y un Euro 3 nunca va a poder entrar en una ciudad por su nivel de emisiones. Pero, insisto, eso no significa que los dos no vayan a pasar la ITV perfectamente, porque —repito— nosotros comprobamos el vehículo en base a las especificaciones del vehículo cuando se matriculó, porque si no, no podrían circular los vehículos antiguos por este país. ¿Son suficientes o no? Entendemos que sí. Los procedimientos actuales abarcan los elementos que suponen un peligro evidente para la seguridad vial. Sí es cierto que —y, además, antes han tenido la oportunidad de estar con los fabricantes— primero los fabricantes implantan los sistemas y luego se reglamenta sobre ellos; es una estructura que está así montada para avanzar en la tecnología y en beneficio de la seguridad. Muchas veces nos encontramos con sistemas sobre los que ni siquiera existe una reglamentación sobre qué tienen que cumplir. Pasó, por ejemplo, con el eCall. Los primeros fabricantes implantaron el eCall en los años 2013 y 2014, pero es ahora cuando la directiva europea ha incluido el eCall en la Inspección Técnica de Vehículos. Lo que quiero decir es que todo lleva su fase, que los procedimientos se tienen que ir adaptando a los nuevos sistemas y que, evidentemente, con el tema de la General Safety Regulation vamos a tener unos años de muchos cambios y de muchos procedimientos que hay que mejorar y, lógicamente, por eso lo decía en mi intervención, es importantísimo que los fabricantes aporten esos datos a la Administración, no a las ITV. Insisto, nosotros somos la herramienta de la Administración. Nosotros utilizaremos esos datos para poder hacer los procedimientos de ITV y poder inspeccionar esos vehículos, pero son los fabricantes quienes tienen que dar acceso a esa información. Lamentablemente, hoy en día es algo que hay que mejorar porque el tipo de información que están dando no es válido para las ITV y tenemos que seguir avanzando en ello.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Magaz, por su comparecencia tan interesante. Seguramente habrá más oportunidades de escucharle aquí.

Doy un minuto para despedir al señor Magaz y dar la bienvenida al siguiente compareciente. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE AUDITORES DE SEGURIDAD VIAL, ASEVI (LÓPEZ DELGADO). (Número de expediente 219/000640).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a continuar con la sesión de esta tarde.

Recibimos ahora a don Javier López Delgado, ingeniero civil e ingeniero de obras públicas y reconocido experto auditor de seguridad vial. Es el presidente de la Asociación de Auditores de Seguridad Vial, ASEVI, organización creada en 2009 que sirve de punto de encuentro de los profesionales de la seguridad vial en infraestructuras.

Señor López Delgado, tiene quince minutos. Cuando usted quiera.

El señor **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE AUDITORES DE SEGURIDAD VIAL, ASEVI (López Delgado)**: Buenas tardes a todos, señorías.

Muchísimas gracias a la Comisión y a todos ustedes por invitarme y por darme la oportunidad de poder explicarles un poquito nuestro punto de vista, que creo que es importante para todos. Aunque

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 18

seguramente les han hablado otros comparecientes de la importancia de los datos en seguridad vial no solo de España, sino mundiales, no podemos olvidar que cada año están muriendo más de 1 300 000 personas a causa de los accidentes de tránsito, que más de 50 millones quedan heridos, que por debajo de los veintinueve años son la primera causa de muerte y que, en general, es la octava causa de muerte en el mundo. Todos esos datos se traducen en nombres, en sueños, en apellidos y en gente que tiene todo el futuro por delante, pero les voy a dar otros datos también importantes.

Por ejemplo, en España en 2019 —he tomado datos de 2019 porque entiendo que es el último año más representativo y por obvias razones no he tenido en cuenta el año 2020— hubo 1755 fallecidos por causa de accidentes de tránsito en España y 139 379 heridos, de los cuales 8605 fueron graves, lo que viene a ser, aproximadamente, 5 fallecidos al día y 24 heridos graves al día. A la importancia humana que tienen esos datos les vamos a dar una importancia también económica que es, nada más y nada menos, lo que significan esos 5 muertos y 24 heridos graves al día: 20 millones de euros al día que la sociedad española pierde. Solo esa cifra asusta y lógicamente tendremos que actuar mucho más de lo que lo estamos haciendo ahora mismo.

El Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 tuvo como objetivo reducir a la mitad las bajas, los muertos y los heridos graves. Gracias a Dios, todos los países lo pudieron conseguir en Europa, pero otros países del resto del mundo no. Acaba de salir ahora mismo el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 y el reto es volver a apostar otra vez por esa mitad de muertos y mitad de heridos graves con el fin de cumplir el Objetivo Cero en el año 2050; ese es el objetivo final. Pero, claro, lo que hemos hecho en España a partir de 2000 es bajar mucho a causa de apretar uno de los cinco pilares fundamentales de la seguridad vial según Naciones Unidas. Recordemos que los cinco pilares fundamentales de la seguridad vial son: la gestión de la seguridad vial; usuarios más seguros; carreteras más seguras, que es de lo que voy a hablar; vehículos más seguros y la atención posaccidente.

Existe el concepto sistema seguro y, de hecho, en el Decenio de Acción de 2021-2030 se habla también del sistema seguro, es decir, de que somos humanos, de que como humanos cometemos errores y de que no podemos permitir que un error humano nos cueste una vida y, por tanto, lógicamente hay que actuar. El sistema seguro también se refiere a que los humanos, como humanos, tenemos un límite de tolerancia a los golpes de un accidente de tránsito. Entonces, ¿qué es lo que hay que hacer? Hay que hacer usuarios más seguros, hacer carreteras más seguras, hacer vehículos más seguros y que las velocidades sean más seguras precisamente por eso, porque la tolerancia del ser humano a esos accidentes de tránsito es limitada.

¿Cuál es el concepto que hemos tenido siempre y que quiero cambiar hoy en esta Comisión? El concepto de que solo un factor tiene la culpa de los accidentes de tránsito. Cuando hay un accidente siempre se trata de buscar un culpable, ya sea porque iba deprisa, había bebido alcohol o iba distraído con el móvil o con lo que sea. En cuanto encontramos una justificación, parece que nos quedamos tranquilos. Es injusto que nos quedemos tranquilos cuando encontramos un culpable, cuando lo que tenemos que hacer es evitar precisamente, por lo menos, las consecuencias. Pero es que no solo es eso, es que un accidente de tránsito nunca ocurre por una sola razón, sino por muchas razones. Es un cúmulo de porcentajes y de factores que, al final, llegan a traspasar la línea roja que es el accidente de tránsito. Como siempre nos hemos fijado solo en el factor humano —porque iba deprisa, porque iba despistado o porque no tuvo atención— parece que justificamos que la gente pueda morir en un accidente de tránsito simplemente porque comete un error. Señores, yo creo que una persona que va con alcohol hasta arriba, mirando el móvil o distraída no quiere matar a nadie ni matarse a sí misma; es absurdo. ¿Qué tenemos que hacer entonces? Aparte de seguir trabajando para mejorar el factor humano, vamos a mejorar también el factor infraestructura. Hay que mejorar esos porcentajes que estoy diciendo para que no sobrepasen la línea roja del accidente porque el factor infraestructura también condiciona al factor humano y lo voy a explicar.

Siempre pensamos que con hacer una buena normativa en carreteras, vías y calles ya vamos a evitar los accidentes y que simplemente, si ocurre un accidente, va a ser culpa del factor humano. Les voy a poner tres ejemplos muy claros y muy sencillos para que vean cómo, incluso cumpliendo la normativa, no se garantiza la seguridad vial. Por ejemplo, en una ciudad —no sé si han oído hablar de la elipse de visibilidad— cuando estamos conduciendo tenemos una elipse de visibilidad y, cuanto más deprisa vayamos, esa elipse se reduce. Aunque en ciudad es bastante amplia, normalmente las señales de tráfico están fuera de esa elipse de visibilidad, con lo cual es una de las razones por las que muchas veces ocurren accidentes, porque no somos capaces de interpretar esas señales que nos está dando la misma carretera. Un stop, un prohibido girar o un semáforo están fuera de esa elipse de visibilidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 19

Pongo otro ejemplo que van a tener seguro en cualquiera de sus ciudades. ¿Cuántas veces han visto ustedes pasos de peatones o pasos de cebra sin semaforizar y que son dos líneas? Por ejemplo, hay dos líneas y un vehículo grande, un camión o un autobús para dejar pasar a un peatón y otro vehículo pasa a un lado o al otro del que ha parado y no puede ver a ese peatón. Si el vehículo, que va a 50 kilómetros por hora cumpliendo la normativa porque es la velocidad adecuada, atropella al peatón, el peatón tiene muchas posibilidades de morir. Por tanto, cumplir la normativa no garantiza la seguridad vial en una ciudad.

Otro ejemplo. ¿Cuántas veces hemos visto en una carretera convencional lo que llamamos pasos salvacunetas en los accesos a las fincas? Muchas veces no están protegidos y están bajo normativa y, sin embargo, si te sales de la calzada y chocas contra ellos es como si chocaras contra un muro. Es un obstáculo fijo y a más de 50 kilómetros por hora también puede ser mortal, aunque están bajo normativa. Insisto, cumplir la normativa no garantiza la seguridad vial.

Último ejemplo. Todos hemos visto hace años en una autopista los quitamiedos, como los llama todo el mundo, las barreras de seguridad que terminaban en cola de pez, que todavía existen en muchos sitios y que eran, cuando se chocaba contra ellos, como pinchos morunos porque atravesaban totalmente. Se solucionó simplemente poniendo una terminal en rampa en el mismo plano del resto de la barrera. ¿Qué pasa? Que en una carretera convencional a 60 o a 70 kilómetros por hora lo peor que puede pasar es que se vuelque, pero a 120 kilómetros por hora es una rampa de lanzamiento. Si ustedes miran el PowerPoint que les he mandado para que puedan verlo, hay un par de vídeos y en uno de ellos pueden ver precisamente ese caso, el de la rampa de lanzamiento.

¿Qué es lo que podemos hacer para evitar todas estas cosas? Necesitamos técnicos expertos de seguridad vial en infraestructuras, gente que esté capacitada y formada. Insisto, las auditorías de seguridad vial, las inspecciones de seguridad, los estudios de impacto de seguridad vial y la gestión de seguridad en la red son herramientas de seguridad vial preventivas o paliativas que nos van a hacer mejorar, pero para utilizar todas esas herramientas se necesita gente capacitada y formada en tres aspectos fundamentales. Primero, gente que esté formada, acreditada y sobradamente preparada en seguridad vial, es decir, no vale un curso en el que se vuelva a dar razones del factor humano o del factor vehículo porque estamos hablando de seguridad vial en infraestructuras. Segundo, tiene que ser experto. Es como un médico. Una persona que acaba de salir de la Facultad de Medicina tiene unos conocimientos que tiene que practicar a lo largo del tiempo. Un experto de seguridad vial en infraestructuras o un auditor de seguridad vial tienen que tener una experiencia para saber interpretar los errores y qué soluciones proponer. Insisto, no porque se cumpla la normativa se está garantizando la seguridad vial. ¿Quiénes nos pueden dar esa visión experta? Los técnicos. Tercero, que sean totalmente independientes, es decir, que no dependan, de ninguna manera, de la gestión de la carretera ni del proyecto ni de la gestión del proyecto ni de la construcción ni de la gestión de la construcción ni de la conservación ni de la gestión de la conservación.

Llegados a este punto, me voy a permitir la libertad de hacerles dos peticiones desde mi punto de vista. La primera es que esos técnicos competentes en seguridad vial estén, primero, debidamente formados y acreditados; segundo, que sean expertos y, tercero, que sean independientes, y recalco mucho lo de la independencia porque creo que es fundamental. Y la segunda petición es un poco curiosa, pero, por lo menos, para que ustedes la piensen. ¿Se imaginan, por ejemplo, que estemos paseando por la calle y veamos un edificio en obras y en ese edificio en obras no haya redes de protección ni barreras de protección ni nadie que coordine a los trabajadores para que lleven casco, guantes y botas y simplemente se confíe la seguridad de los trabajadores a anuncios de televisión que digan: trabaje, pero seguro o tenga usted mucho cuidado, no se acerque al borde porque se puede caer? Más o menos eso es lo que está pasando en la seguridad vial. Necesitamos técnicos de seguridad vial en infraestructuras que condicionen el comportamiento, detecten los errores y propongan soluciones, que estén preparados, que sean expertos y que sean independientes. Entonces, si ya en los proyectos de carreteras o de vías públicas existen porcentajes para el impacto medioambiental, existen porcentajes para el control de calidad de materiales de construcción y existen porcentajes para la seguridad y la salud de los trabajadores, ¿por qué no existe un porcentaje también para la ingeniería de seguridad vial, que no solo tiene en cuenta la protección de los trabajadores, sino también la de todos nosotros, la de todos los usuarios de las vías públicas? Por favor, piénsenlo.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 20

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

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

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias, señor López, por las explicaciones y la información que nos ha facilitado.

Solo quiero hacer unas preguntas. Usted insiste mucho en la necesidad de que haya expertos de seguridad vial en infraestructuras formados y capacitados. ¿Cuál es la formación que tienen actualmente las personas que realizan esa tarea? ¿Cuál es la vía de formación que, a su juicio, debería seguirse? ¿Una formación en un grado profesional, medio, superior, un grado universitario o una formación de otra naturaleza?

Gracias.

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

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

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

Muchísimas gracias por su exposición, señor López Delgado. Aplaudo su exposición porque, después de tener muchísimas reuniones con agentes de la Guardia Civil, concretamente de Tráfico a través de sus asociaciones, coinciden plenamente con lo que usted dijo en una entrevista que hizo recientemente en la que apuntaba que no se puede dar como único culpable de un accidente a un conductor de forma prácticamente estándar sin analizar más otras causas. Eso también lo dicen los agentes de la Guardia Civil, lo que pasa es que la falta de medios, tanto humanos como materiales, les impide desarrollar todos los elementos que han hecho que ese accidente se produzca.

Quisiera preguntarle, desde su punto de vista como experto, cómo ve las carreteras de España. No le hablo de las autopistas ni de la autovías, porque cuando hablamos de carreteras todos pensamos en la N-IV o en la N-II, sino de las carreteras de esa España rural donde viven la mayoría de los españoles, de esas carreteras de esos pueblecillos de la sierra y de esa España rural donde la atención médica es importantísima en el tiempo para llegar hasta el accidente y poder salvar la vida y donde precisamente hay una dejadez de mantenimiento de las señales de tráfico. Se está denunciando que el 70 % de las señales de tráfico en España están obsoletas porque los reflectantes no cumplen su función. Los usuarios más vulnerables, como los usuarios de motos y bicicletas y los peatones que van por las carreteras de esos pueblecillos, son los que están perdiendo la vida, pues los quitamiedos no se adaptan, por ejemplo, ante un accidente grave de una motocicleta, etcétera. ¿Realmente España está cumpliendo con esas grandes inversiones en esas grandes autovías y autopistas y también en esas carreteras que tenemos que utilizar muchos de los que somos de esa España rural?

También quiero preguntarle si cree que con el cambio legislativo que se ha llevado a cabo con esta nueva ley de tráfico se ha puesto el acento en evitar accidentes de tráfico o si usted ha echado en falta alguna medida en este cambio legislativo que se ha aprobado recientemente en el Congreso y que próximamente se aprobará en el Senado.

Quiero agradecerle su intervención. Creo que tenemos que tomar mucha nota de lo que usted ha expuesto aquí hoy y no criminalizar siempre al conductor, sino buscar las responsabilidades porque la propia Administración por dejadez tiene mucha responsabilidad en muchos de los accidentes que se producen en este país.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la señora Gázquez.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Gracias, presidente.

Muchas gracias, señor López Delgado, porque ha sido una intervención muy interesante, muy documentada y con propuestas. Ha sido un placer escucharle. Estamos absolutamente de acuerdo en que la seguridad vial es una materia que tiene unas competencias muy específicas y no es porque yo quiera contestar a la señora Gorospe, pero la puedo contestar independientemente...

El señor **PRESIDENTE**: Usted pregunte al compareciente. **(Risas)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 21

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: En todo caso, quiero dejar dicho que la única titulación que en España ahora mismo tiene competencias y conocimientos sobre seguridad vial es el grado de Ingeniería Civil.

Vuelvo entonces al punto en que lo dejaba el compareciente. Efectivamente, para llevar a cabo ese mantenimiento y ese control de seguridad vial que corresponde a la infraestructura, no corresponde a factores externos, sino a la infraestructura, a balizamientos, a señalización horizontal y vertical y a firmes, tiene que haber técnicos cualificados, competentes y que realmente sean independientes. Estamos absolutamente de acuerdo y nos gustaría que profundizara en ello porque creo que es un tema que tiene que quedar claro, ya que los técnicos tienen que saber de lo que hablan y tienen que saber plasmarlo en sus informes, independientemente, insisto, como ha dicho usted, de otros factores.

Y en cuanto a las carreteras, efectivamente están muy mal. No vamos a entrar en otros temas, pero es verdad que había mucho dinero previsto en el Fondo de Recuperación y Resiliencia para la explotación y la conservación que en absoluto se ha ejecutado.

Y volviendo a otro tema que ha mencionado, y que me ha parecido muy interesante, el del porcentaje de seguridad vial en las obras tanto en la fase de planificación como en la fase de proyecto o en la fase de ejecución, independientemente del que haya en seguridad y salud o del que haya en otras materias, que hay unos porcentajes para técnicos competentes, ¿cómo se desarrollaría esa partida para los técnicos o para los porcentajes de seguridad vial que fueran necesarios para, lógicamente, obras de carreteras en este caso? Es complicado encontrar consenso en esta Cámara, pero creo que en este tema podría encontrarlo porque es una materia muy transversal, se llegan a muchos acuerdos en esta Comisión y cualquier propuesta innovadora que, lógicamente, repercute en que esa cifra de fallecidos, que ha puesto usted de manifiesto, baje, siempre sería muy interesante.

Por último, volviendo a las auditorías y a que sean independientes, porque de nada vale que sea alguien del ministerio o alguien de la Casa quien fiscalice y audite una carretera y diga que está bien o mal porque, al final, va a ser complicado que digan que va a estar mal lo que ellos mismos hacen, creo que los británicos ya tienen muy avanzado el funcionamiento de una agencia nacional de seguridad vial con técnicos cualificados, que, aunque dependen del Estado, no dependen del mismo sector, del mismo departamento que después lleva a cabo la explotación y la conservación de las vías.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora García López.

La señora **GARCÍA LÓPEZ**: Muchas gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías. Señor López Delgado, muchísimas gracias por su comparecencia. Ha sido interesante y ha tocado una serie de temas y elementos de seguridad vial que en comparecencias anteriores quizás no habíamos visto.

A mí me han generado cierta incertidumbre algunas afirmaciones que he escuchado esta tarde porque, en efecto, entiendo perfectamente que el factor humano no puede ser el único culpable, aunque yo no creo que sea la expresión adecuada buscar culpables, pero sí que es cierto que yo tuve un accidente de tráfico que me tuvo más de seis meses en una cama porque una persona se despistó, y tuve suerte. Me parece que las personas que tenemos carné de conducir tenemos que saber adecuarnos a la vía —si tenemos una vía con más problemas o con más dificultades, evidentemente, tendremos que bajar la marcha— y tenemos que saber que no podemos tomar alcohol ni podemos ir con el móvil. Estoy de acuerdo en que no podemos ser los únicos culpables, pero sí que es cierto que el factor humano es muy determinante y creo que a veces ciertos comentarios chocan.

He leído que esta asociación de auditores se creó con la aprobación del Real Decreto de 11 de marzo de 2011. Entiendo que usted pida permanentemente esa independencia y quiero pensar que siempre la han tenido con los diferentes Gobiernos, incluso en los años de Gobierno del señor Rajoy, aunque el Partido Popular la ponga en duda.

Quiero lanzar una serie de preguntas. He leído en su documentación que hay una serie de medidas preventivas y medidas paliativas. Primera, con respecto a las medidas preventivas, de todas las que las componen como señalización vertical y horizontal, balizamiento, iluminación y pavimento, ¿cuál considera usted que es la más determinante para prevenir esos accidentes de tráfico y por qué? Segunda, con respecto a las medidas paliativas, sobre todo, el tipo de amortiguadores de impacto que tantos daños graves ha generado en ciclistas y sobre todo en motoristas, ¿qué tipo de amortiguación podría ser la más

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 22

adecuada? Como he visto que usted trabaja en otros países y asesora a otros Gobiernos, la tercera pregunta es: ¿qué medidas de infraestructura considera usted que podríamos implantar en nuestro país para mejorar esa red de carreteras y poder evitar accidentes de tráfico?

Muchísimas gracias.

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

Para concluir la comparecencia, tiene de nuevo la palabra el señor López Delgado. Cuando usted quiera.

El señor **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE AUDITORES DE SEGURIDAD VIAL** (López Delgado): Muchas gracias a todos.

Voy a intentar responder a cada uno lo mejor que sepa y lo que me acuerde. No tengo ningún inconveniente en que me puedan volver a hacer la pregunta si no la he entendido bien.

Primero, señora Gorospe, muchísimas gracias por su pregunta y muchas gracias por su apoyo. Me preguntaba qué formación sería la ideal para esos técnicos especialistas en seguridad vial. Le voy a decir lo que hay ahora mismo en España oficialmente. Para llegar a ser auditor de seguridad vial, la Dirección General de Carreteras, que es la única que imparte los cursos de formación hoy en día para dar el título de auditor de seguridad vial, exige ser ingeniero civil; es decir, en España ahora mismo puedes ser ingeniero de caminos, ingeniero técnico de obras públicas o ingeniero civil, cualquiera de los tres, pero tienes que ser al menos uno de los tres. Le cuento como anécdota que en algunos países, por ejemplo en Gran Bretaña, no se exige ser ingeniero, pero, lógicamente, desde mi punto de vista, si no conoces bien la infraestructura de una carretera, difícilmente vas a poder interpretarla bien.

Entonces, ¿qué es lo que creo yo que se puede mejorar a la hora de formar a esos expertos en seguridad vial? Lo primero, lo que he dicho antes: la independencia, incluso a la hora de la formación. Que en un grupo no sean los mismos los que hacen la gestión de las carreteras; pueden ser nacionales, una agencia, como ha dicho la señora Gázquez, puede ser estatal también, pero que sea completamente ajena a la gestión de la carretera. Y que sea gente con probada experiencia, con probada sabiduría en seguridad vial; en seguridad vial, no en carreteras. Es que muchas veces porque sea un ingeniero de caminos famoso, muy bueno en puentes, no tiene por qué ser experto en seguridad vial. Vuelvo a poner el mismo ejemplo de los médicos: un gran oftalmólogo puede no ser un buen cardiólogo obligatoriamente, puede que sí, pero no obligatoriamente, tendrá que estudiar otras cosas; a eso es a lo que me refiero. Entonces, le doy mucha más importancia a esa formación específica e independiente en seguridad vial y, sobre todo, a los años de experiencia tutelados por auditores ya expertos, auditores titulares. Primero hay auditores observadores, luego se pasa a auditor auxiliar y luego ya a auditor líder o auditor principal. Y sobre todo que las auditorías se hagan en toda España, en toda España, no que solo se hagan en las carreteras nacionales. En las carreteras nacionales, que son las carreteras de la Red Transeuropea, resulta que solo hay un 15% de los accidentados, ¿y el resto? ¿Por qué no se están aplicando esas mismas medidas por expertos capacitados en otras partes? Curiosamente, cuando yo empecé a trabajar, mis primeras auditorías fueron en el País Vasco y me llevé una alegría de que precisamente se empezara allí, lo que pasa es que en el resto de España no se ha hecho casi nada. Hablo de gente capacitada, que esté bien capacitada porque esté bien formada y que luego lleve unos años bajo la tutela de auditores expertos y que puedan enseñarle. Insisto, es como los médicos, aunque sea una labor de ingeniería, es un punto de vista médico. Somos, digamos, los que, viendo los síntomas de la enfermedad de la carretera, dependiendo de cada circunstancia y además particularizada —no se pueden poner normas generales—, damos a los problemas una solución. No sé si le ha quedado claro.

Al señor Alcaraz, muchas gracias también por su participación y por sus preguntas. ¿Cómo veo las carreteras en España y sobre todo en la España rural? Bueno, solo le voy a decir que soy de Zamora. No solo en general en España, sino que en la zona rural creo que podemos estar orgullosos de tener un alto, un muy alto nivel de infraestructuras, pero desde el punto de vista de seguridad vial tenemos mucho que mejorar, mucho. Yo no me conformo con que seamos mejores que otros países, yo qué sé, de Latinoamérica o de Asia, yo no me conformo con eso. Yo quiero que mi país sea el mejor del mundo en seguridad vial, que lleguemos al objetivo cero accidentes antes que nadie. Es verdad el dato que usted ha dado: el 70% de la señalización en España está fuera de normativa. Pero ya no es que esté fuera de normativa, es que muchas veces, incluso estando bajo la normativa, no se está cumpliendo esa seguridad. Cuántas veces hemos visto señales descoloridas, señales detrás de matorrales o que no están bien enfocadas, y, sin embargo, están cumpliendo la normativa, pero, lógicamente, no cumplen su función.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 23

Como me dijeron una vez, y me gustó mucho ese símil, la señalización es el lenguaje en el que la carretera habla al conductor. Si el conductor no es capaz de entender lo que le dice la carretera, ¿cómo va a actuar convenientemente? Es difícil, es difícil.

Me hizo otra pregunta sobre la nueva ley de tráfico, si es suficiente la nueva ley de tráfico. Echo de menos la parte de seguridad vial en infraestructuras y, sobre todo, acometer el problema desde el punto de vista que les estoy diciendo, que se trate perfectamente, que se prepare a las personas con unos cursos en condiciones, con un nivel mínimo de formación, que se hable de seguridad vial en infraestructura y no en el factor humano y en el factor vehículo, aunque solo se pudiera hacer de pasada precisamente por eso, porque están siempre interrelacionados, pero echamos de menos gente que esté capacitada desde el punto de vista de infraestructura, que condiciona también el factor humano. A la señora García López le voy a dar un ejemplo después sobre el tema del factor humano y el factor de infraestructura, cómo condicionan ambos.

A la señora Paloma Gázquez, muchas gracias por sus preguntas y sobre todo por las amables palabras que me ha dicho acerca de la exposición. Sobre los porcentajes que les he dicho, creo que si en una carretera, ya sea en el proyecto, ya sea en la construcción o ya sea en la conservación de una vía pública, sean calles, carreteras convencionales o autopistas, si existe ese porcentaje de impacto medioambiental, que es importante el impacto medioambiental, lo estamos viendo, por supuesto que es importante; si es importante también el porcentaje para la gestión de residuos, porque es importante para el medio ambiente; si es importante también el control de calidad de los materiales de construcción y, por supuesto, la seguridad y salud, y existe la figura del coordinador de seguridad y salud, yo no veo qué diferencia puede haber para que no exista un coordinador de seguridad vial, por poner un ejemplo. Y que además eso esté controlado o tutelado por una agencia, como bien ha dicho, una agencia nacional de seguridad vial que controle, independientemente de la gestión de la carretera, todos esos aspectos, a mí me parece fundamental. Y, por supuesto, en todas las fases, antes de hacer una carretera o antes de una gran transformación de una carretera, un estudio de impacto de seguridad vial, con las cuatro fases de las auditorías de seguridad vial: la fase de anteproyecto, la fase de proyecto, al final de la construcción y en los primeros meses de explotación de la carretera, como medidas preventivas, las inspecciones de seguridad vial una vez que se hayan hecho todas estas herramientas anteriores, como medida preventiva. Asimismo, la gestión de seguridad en la red, como los tramos de concentración de accidentes, como la clasificación por estrellas de la red, como medidas paliativas, pero hay que hacerlo en cada una de esas fases. Y en cada una de esas fases tienen que intervenir técnicos expertos en seguridad vial y, como he definido antes, no quiero ser muy pesado, los técnicos expertos tienen que ser formados, acreditados, expertos e independientes.

A la señora García López, déjeme que empiece por lo primero. Me encanta —perdone— que tenga la experiencia de poder hablar y poder estar aquí con nosotros; yo tuve un accidente, por suerte mucho menos grave que el suyo, y sigo pensando lo mismo. A una persona que haya tenido un despiste a lo mejor se le podía haber condicionado, y le voy a poner un ejemplo —que he visto en otros países también— de un país de Latinoamérica que no voy a nombrar por obvias razones. Van en un automóvil detrás de un camión, quieren adelantar, hay un momento en que ven que pueden adelantar, adelantan y se encuentran con un coche de frente y chocan; mueren los dos conductores, y resulta que el atestado policial es que no atendió, se despistó, no vio la señal. El que iba conduciendo no pudo ver la señal porque delante tenía un camión y solo tenía la señal de prohibido adelantar a la derecha y el mismo camión estaba impidiendo la visibilidad de esa señal. Sigo pensando que el factor humano es fundamental, ¡por supuesto que sí!, pero creo que desde el factor infraestructura se puede colaborar con el factor humano, colaborar. No estoy quitándole responsabilidad, al contrario, quiero que se siga manteniendo esa presión sobre el factor humano, pero creo que trabajando sobre el factor infraestructura también se puede colaborar.

Sobre la independencia de Asevi quiero decir una cosa. Quiero darles las gracias desde aquí a todos los que hemos formado Asevi desde el principio porque nunca, nunca, hemos tenido ningún apoyo económico de ningún Gobierno, ni nacional, ni regional, ni local. Quiero darle las gracias sobre todo, perdonen, a mi compañero el vicepresidente Miguel Ángel Serrano Santos, que ahora mismo está trabajando, como todos los que somos expertos, fuera de España porque todavía no nos dan una oportunidad de poder trabajar aquí. Pero nunca, nunca, nunca hemos tenido ningún apoyo —mayor prueba de independencia no le puedo dar— de nadie, de ningún partido, de ninguna entidad pública, ni local, ni regional, ni provincial, ni nacional, nunca. No lo hemos pedido, puede ser también que a lo mejor es porque no lo hemos pedido, pero de momento nunca lo hemos tenido.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 24

Nosotros nos creamos a imagen y semejanza de la asociación británica de auditores de seguridad vial, la Society of Road Safety Theory, y posteriormente hicimos un acuerdo común con el Fórum dos Auditores de Segurança Rodoviária, la asociación portuguesa. Los tres fuimos las primeras asociaciones independientes de auditores de seguridad vial, incluso creamos un acuerdo entre las tres asociaciones donde definimos claramente cómo se debe formar un auditor de seguridad vial y cómo se debe mantener esa formación. O sea, para nosotros no es solo suficiente con que estés formado, acreditado, seas experto e independiente, sino que anualmente tienes que tener un mínimo de trabajo para que estés al día, anualmente tienes que tener unos cursos de reciclaje para que estés precisamente al día en todos esos conocimientos que se están dando.

Muchas veces estamos equivocando la movilidad con la seguridad vial, y son dos figuras que se tienen que dar la mano, tienen que trabajar juntas, pero no son lo mismo. La movilidad obedece a un montón de razones: una, a la perspectiva de género, por supuesto que sí, pero también a razones de religión, razones económicas, a miles de razones, y, sin embargo, la seguridad vial solo obedece a leyes físicas, a la visibilidad, a la energía cinética. Una persona que se sale de la carretera, se sale independientemente de que sea hombre, mujer, anciano, joven, etcétera.

Me había hecho alguna otra pregunta, pero...

El señor **PRESIDENTE**: Adelante.

La señora **GARCÍA LÓPEZ**: Sí, una era sobre las medidas preventivas, cuál consideraba que podría ser la variable más determinante: si el asfalto, la señalización, la iluminación, cuál de ellas, porque he visto que ha escrito varios artículos sobre el tipo de asfalto y cómo determina cada una. La segunda era sobre las medidas paliativas, y le preguntaba sobre las amortiguaciones, que habían generado años atrás esas víctimas tan terroríficas de personas con amputaciones, etcétera, sobre todo pensando en motoristas. Y la tercera pregunta era qué medidas de infraestructuras conocía usted de otros países que nosotros pudiéramos aplicar en el nuestro.

El señor **PRESIDENTE**: Muy brevemente.

El señor **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE AUDITORES DE SEGURIDAD VIAL** (López Delgado): Muy brevemente.

Vamos a ver, todas las medidas, todas, son importantes; todas pueden suponer una mejora en la seguridad vial, unas u otras, depende de cada circunstancia. Lo que sí que le puedo dar es un dato, por ejemplo, que casi la tercera parte de los accidentes ocurren por salida de calzada. Si casi la tercera parte de los accidentes ocurren por salida de calzada y, por consiguiente, con muertes y heridos graves, primero, le puedo decir que el coeficiente de rozamiento de la calzada o coeficiente de fricción se tiene que revisar más a menudo, y es uno de los factores precisamente que es legal, que tiene que tener un mínimo legal. Segundo, la señalización tiene que estar adecuada. El 70%, como han dicho, está fuera de normativa, por tanto, hay que tener la normativa. Y, por último, tener unas barreras de contención adecuadas.

Con respecto al daño que se puede hacer a los motociclistas, entiendo que todo lleva un proceso y que, por supuesto, hay que mejorar. Por ejemplo, en tema de ciclismo y en tema de peatones, yo no soy de los que dicen que vamos a ver de qué forma se puede ser seguro dentro de la carretera, yo soy de los que interpretan que para que estén seguros tienen que estar fuera de la influencia de los vehículos rodados. O sea, para que sean seguros, los caminos ciclistas y los caminos peatonales tienen que ser precisamente independientes de la carretera. Los faldones o las protecciones para motoristas que se ponen ahora mismo son una mejora con respecto a lo que había antes, que no había nada, que incluso los postes donde se cimentaban los quitamiedos ya cortaban los mismos miembros, eran IPN o CPN agresivos, pero ahora mismo se va mejorando. ¿Falta mucho por mejorar? Por supuesto que sí, falta mucho por mejorar, pero vamos mejorando.

Y, por último, yo tengo la inmensa suerte de poderme mover en todas las partes del mundo. Hay partes en otros países que se pueden copiar, pero sobre todo lo que hay que copiar es que exista formación de auditores de seguridad vial o de expertos en seguridad vial y que les den trabajo, nos den trabajo; que podamos dar esa opinión, que podamos mejorar nuestras vías públicas. Estoy convencido de que hay una ratio como mínimo de uno a tres de mejora de esa inversión. De esos 20 millones que les decía yo al principio, de esos 20 millones diarios, con una mínima inversión se pueden recuperar hasta 60 millones. Creo que es para pensarlo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 25

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor López Delgado. Gracias por su comparecencia y espero que la considere usted como el primer apoyo institucional recibido por Asevi en el día de hoy. Insisto, muchísimas gracias y tendremos ocasión, seguramente, de volvernos a ver. Muchas gracias.

Un minuto y damos paso al último compareciente. Muchas gracias. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR DIRECTOR DE RELACIONES INSTITUCIONALES DE LA ACADEMIA DEL TRANSPORTISTA (PAZ FUENTES). (Número de expediente 219/000639).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a continuar la sesión, si les parece —vamos en el tiempo previsto—, y vamos a concluir con la comparecencia de don Francisco Paz Fuentes, director de Relaciones Institucionales de AT, Academia del Transportista. La Academia del Transportista es la mayor red de centros de formación profesional especializada en la formación del sector del transporte y la movilidad segura y sostenible. Vamos a concluir estas sesiones de comparecencias precisamente con la suya esta tarde, señor Paz. Así que cuando usted quiera, tiene la palabra, por tiempo de quince minutos, para hacer la primera exposición.

El señor **DIRECTOR DE RELACIONES INSTITUCIONALES DE LA ACADEMIA DEL TRANSPORTISTA** (Paz Fuentes): Presidente, señorías, lo primero, quiero agradecer la invitación para que desde AT, Academia del Transportista, podamos estar aquí hoy haciendo propuestas para mejorar la formación del conductor profesional en el marco de la estrategia de seguridad vial 2021-2030. En AT, Academia del Transportista, nuestra misión es dignificar la profesión del conductor y del transportista, y entendemos que un buen plan de estudio, un buen plan de academia, sin duda, conllevarán que esto sea posible.

En las comparecencias anteriores hemos recibido información muy valiosa relacionada con aquellos factores que intervienen en la circulación. Hemos estado oyendo cómo el factor vehículo se implica y tiene un reflejo en la siniestralidad vial, hemos visto cómo el factor vía también tiene su peso en la producción de siniestros de tránsito, pero, señorías, de lo que vamos a hablar ahora tiene que ver con el factor humano, que precisamente es el 90 % de las causas por las cuales una persona puede fallecer hoy en España por una muerte no natural, por una muerte traumática. Mejorar la formación de los conductores, por tanto, es mejorar la seguridad vial, y con ese convencimiento venimos a solicitar el apoyo de todos los grupos parlamentarios para que el acceso a la profesión de conductor sea a través de la formación profesional. Uno de los principales retos en los que estamos inmersos en el transporte por carretera precisamente es la atracción, la mejora y la retención del talento, y, sin duda, el marco de la formación profesional va a establecer las bases para que el conductor realice su desempeño de una forma no solamente más segura, sino también más competitiva y sobre todo alineada con las estrategias país. Estamos ahora inmersos en problemas relacionados con el cambio climático, respecto a lo que el conductor puede, por su forma de conducir, reducir hasta un 40 % el consumo de combustible; esto es solo un ejemplo y hay muchos más.

Si les parece, señorías, voy a pasar a enumerar cuáles son las vías de acceso que tenemos hoy en España para acceder a la profesión de conductor y después vamos a analizar un poco si hay posibilidad o no de mejora. Empezamos por el itinerario tradicional, y ¿este cuál es? Seguramente sus señorías ya lo conocen, y es que para acceder a la profesión de conductor saco mis permisos de conducir, estos son dependientes del Ministerio del Interior, de la Dirección General de Tráfico, que es el que regula cómo hay que obtenerlos, de qué forma y si hay que tener algún tipo de reciclaje, etcétera. Además, en España y en Europa no es suficiente con que yo obtenga un permiso de conducir para dedicarme de forma profesional al desempeño de conductor, sino que también tengo que sacarme un Certificado de Aptitud Profesional, el cual, en lugar de ser dependiente del Ministerio del Interior, es dependiente del Ministerio de Transportes. Tenemos entonces dos ministerios diferentes que tienen que ver con cómo en esta vía tradicional voy a poder dedicarme a este desempeño, mediante la obtención de permisos de conducir y la obtención del CAP; y les decía, señorías, que la obtención del CAP es un requisito europeo.

Vamos a ver ahora el itinerario vía formación profesional. Vía formación profesional tenemos a su vez dos grandes bloques: uno es el grado C del sistema de formación profesional, que es lo que imponen los certificados de profesionalidad. Ahora mismo tenemos tres certificados de profesionalidad diferentes que van a incluir los diferentes desempeños: ya sea transporte de mercancías, un conductor de camión que transporta mercancías por carretera; transporte de viajeros, con certificado de profesionalidad exclusivo para conductores de autobús; y otro para conductor profesional de vehículos ligeros, o sea, que no superan las nueve plazas ni los 3500 kilos; por ejemplo, conducción de furgonetas que cumplan estos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 26

requisitos. Por lo tanto, tenemos certificados de profesionalidad que, como hemos comentado, pertenecen al grupo C de la Ley de Formación Profesional, están integrados en el sistema de formación profesional. Otra vía que tenemos dentro de la formación profesional son los grados medios: el certificado de grado medio se obtiene tras superar 2000 horas de formación. Ahora analizaremos un poco mejor cuáles son las virtudes y cuáles son las ventajas, pero vamos a detenernos en qué sucede en la vía tradicional.

La vía tradicional les recuerdo, señorías, que era la obtención del permiso a través de la DGT, jefaturas provinciales de tráfico, autoescuelas de formación, o sea, lo mismo que seguramente ustedes ya conocen por haber obtenido cualquiera de los permisos de conducción que habilitan para circular por las vías públicas. El problema es que para obtener todos estos títulos, para obtener los permisos de conducción, un joven de hoy en día necesitaría empezar por el permiso de la clase B, en el caso de mercancías; seguiríamos por el permiso de la clase C y, si queremos llevar remolques o semirremolques, necesitaríamos el de clase C+E, a lo que además hay que añadirle la obtención del CAP. Así pues, hoy, un joven necesitaría un año de su tiempo para poder realizar todas estas formaciones y necesitaría invertir una cantidad aproximada de entre 4000 y 6000 euros. Les recuerdo, señorías, que hoy en día, en España, en la universidad pública, obtener cualquier carrera universitaria cuesta entre 3000 y 8000 euros, luego tenemos ahí un hándicap importante en inversión de tiempo y en inversión de dinero.

Por otro lado, después de todo este año de formación y después de esos 4000 o 6000 euros, los estudios que así se obtienen son estudios finalistas, es decir, que no van a servir para nada más, porque no están reconocidos en el Sistema de Cualificaciones profesionales. Es decir, es una formación que solamente va a servir para eso y no me va a permitir crecer en el aprendizaje a lo largo de la vida, con todas las ventajas que eso supondría. Y otro problema importante es que cuando nuestro conductor o conductora llega a la empresa de transportes, el empresario le dice: oye, pero es que no tienes prácticas, voy a tener que formarte. Es decir, el conductor que llega a la empresa normalmente no ha hecho ningún tipo de formación práctica en empresa y eso obliga a la empresa de transportes a realizar un esfuerzo extra para poder confiarle ese vehículo, que en el caso de mercancías puede llegar a 40 toneladas, 40 000 kilos, y puede transportar mercancías peligrosas, por lo que, en el caso de que haya una falta de pericia, los daños que puede causar son grandes. Con relación a los daños que causan los vehículos relacionados con el transporte de mercancías en vehículos pesados, por cada muerte del conductor en siniestro vial se producen tres muertes de usuarios que iban en otro vehículo. No son muchos los siniestros que hay, pero los que hay nos afectan al resto. Es decir, que de lo que estamos hablando ahora no es solamente de la seguridad vial de los conductores de camión, sino del resto. A todos nos interesa que nuestros conductores estén bien formados.

Vamos a pasar ahora a ver el grado C, es decir, pasamos a la formación profesional, hablamos de los certificados de profesionalidad. Si nos fijamos en vehículos pesados, camiones o autobuses, vemos que estos certificados de profesionalidad son, en números redondos, 400 horas de estudio; además tienen una gran ventaja: el 20% son prácticas en las empresas, con lo cual, ya tenemos algo importante para el conductor, puesto que estos estudios están dentro del marco formal de la educación y puede ampliarlos en su día con estudios superiores, pero también es importante porque realiza la formación práctica dentro de la empresa, con lo cual, en principio, todo pinta bien. Pero ahora viene cuando vemos que para cursar este certificado de profesionalidad ese joven tiene que tener el permiso de conducir, con lo cual este requisito mata el certificado de profesionalidad. Porque, señorías, les recuerdo que en España para obtener el permiso de clase C de transporte de mercancías o de camión hay que tener 21 años y para obtener el permiso de clase D hay que tener 24 años, salvo que se haga un curso de 280 horas del CAP, que recientemente se ha aprobado —ustedes lo conocen de sobra, señorías—, y con todos estos requisitos resulta que ese certificado de profesionalidad queda descafeinado. O sea, ningún joven hasta los 21 años o hasta los 24 puede acceder a este certificado de profesionalidad, con lo cual hemos matado una vía buena que teníamos. Además, ese certificado de profesionalidad, con la última reforma del CAP, el real decreto ya lo recogía de todas formas. Se decía: si superas el certificado de profesionalidad, el curso CAP ya no tienes que hacerlo; sí el examen, pero no el curso CAP. Con lo cual, vemos entonces que ese certificado de profesionalidad podría ser una buena vía de acceso, pero, como les he dicho, ese requisito de tener previamente el permiso de conducir lo acaba invalidando.

Vamos ahora al grado medio de formación profesional. Hablamos ahora de un ciclo formativo de grado medio, que es el de técnico de conducción de vehículos de transporte por carretera. Aquí hablamos de un ciclo formativo que es de 2000 horas que en la actualidad tiene 380 horas de prácticas, pero con la nueva ley de formación profesional, al menos el 25% de esas horas van a ser duales, de prácticas; que realmente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 27

es lo que queremos todos, una formación profesional tiene que ser dual, tiene que pasar por el conocimiento de una empresa para saber su ADN y para ver cómo funciona. Y así tendríamos 500 horas de prácticas, con lo cual parece que todo es perfecto. Es decir, para ese joven que para su proyecto profesional decida ser conductor profesional parece que esta vía es la buena. ¿Pero qué sucede, señorías? Otra gran barrera que la inhabilita es que cuando acabe esas 2000 horas, con 500 horas de prácticas en las empresas, resulta que tiene que ir a la vía tradicional para obtener los permisos de conducción o, dicho de otra forma, no está contemplado que dentro de esas 2000 horas de formación salga con los permisos que le habilitan para poder realizar este desempeño. ¿De qué estamos hablando, señorías? Pues que un joven que quiera plantearse qué quiere ser de mayor y piense en ser conductor profesional, en su cabeza hay una cruz. ¿Por qué? Porque es imposible, es imposible vía certificados de profesionalidad porque requiere el permiso de conducir —y hemos dicho ya que hasta los veintinueve años no puede hacerlo— y no es rentable que yo invierta 2000 horas de mi tiempo en realizar un ciclo de grado medio y resulte que después no puedo realizar el desempeño directamente, sino que tengo que pasar a la vía tradicional para obtener los permisos. Es la única formación profesional de grado medio o superior donde pasa esto, es decir, 2000 horas, todo ese tiempo, dos años de estudio, 500 horas de prácticas y resulta que no puedo realizar este trabajo. Por lo tanto, señorías, tenemos aquí un problema y por eso queríamos solicitar de sus señorías su apoyo para paliar todo esto.

Tengan en cuenta, señorías, que tenemos la gran paradoja de tener un 40% de paro juvenil y, sin embargo, en las empresas se quedan sin cubrir las vacantes de conductores. En España duplicamos la media de desempleo de la Unión Europea y tenemos un 40% de desempleo juvenil y, encima, no ayudamos a nuestros jóvenes cuando hay una oportunidad clara, porque supongo que sus señorías saben que hay escasez de conductores, tan es así que lo que está pasando en Reino Unido es fácil que suceda en España. Y cuando un conductor no se mueve, cuando no hay transporte de mercancías, el mundo tal y como lo conocemos se para. Les reto, señorías, a que miren a su alrededor ahora y me citen solamente un objeto que en algún momento no haya pasado por un camión. Si lo encuentran, señorías, tendrán la excepción.

Entonces, ¿qué queremos? Señorías, queremos hacerles cinco propuestas concretas en relación con la formación profesional. Propuesta número uno, eliminar el requisito de tener previamente el permiso de conducir para poder obtener el certificado de profesionalidad. Propuesta número dos, convalidar la autorización CAP a los que finalicen el certificado de profesionalidad. Les comentaba antes que solamente me eximían del curso, pero no me eximían del examen, con lo cual tengo que ir a lo que el Ministerio de Transporte o los organismos territoriales de Transporte vayan a hacer en las convocatorias, acudir a ellas, es decir, que es una barrera más. Propuesta número tres, permitir en el grado medio la formación a distancia; esto ya sucede con los certificados de profesionalidad. Señorías, no tengo mucho tiempo, pero les digo que realizando los certificados de profesionalidad se puede acceder al grado medio porque este es más completo. Propuesta número cuatro, obtención del permiso de conducir en el ámbito académico de impartición profesional —certificados de profesionalidad y grado medio—, al igual que ya sucede en escuelas y organismos militares, Dirección General de la Policía y Guardia Civil. En relación con el cumplimiento de la directiva europea que regula los cursos CAP y al real decreto que la transpone, tenemos nuestra propuesta número cinco y aquí elevo un poco el tono no en la forma pero sí en la palabra, porque, señorías, la propuesta es instar al Ministerio de Transporte para que desarrolle con carácter inmediato la normativa que regula la teleformación en los cursos CAP inicial y CAP continuo, cuyo retraso injustificado de año y medio perjudica la conciliación familiar de nuestros transportistas. Aquí tenemos un poco lo que decía el conde de Romanones, hagan ustedes la ley que ya me encargo yo de los reglamentos. Europa en 2018 introdujo el aprendizaje electrónico en los cursos CAP, la directiva europea así lo traslada y España ha tardado 2 millones de euros o, lo que es lo mismo, un año más en redactar el real decreto que lo hace posible, pero en ese real decreto lo deja cojo y ahora necesitamos una orden ministerial u otros requisitos para poder implementarlo. Y durante todo ese lapso de tiempo hay un perjuicio grave, por lo que, señorías, les rogaría que nos apoyaran para que esto cese de inmediato.

Quedo a su disposición para responder a cuantas cuestiones planteen. Eso sí, señorías, toda mi intervención junto a una pequeña presentación se la haré llegar, de hecho, ya la he mandado a la Secretaría de esta Comisión para que sus señorías la tengan y puedan valorar mejor las propuestas que hoy he venido a presentar aquí.

Gracias, señorías.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 28

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Paz Fuentes.

Vamos a pasar al turno de los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Vasco la señora Gorospe tiene la palabra.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias.

La verdad es que la formación del colectivo de personas que ejercen esta profesión es un tema muy interesante, pero complicado, aparentemente. Tres vías distintas para acceder a la misma profesión. No sé si existe también una normativa para cada formación o vía de acceso a la profesión, es decir, si está bien articulado quién puede acceder a qué tipo de transporte o de conducción. Analizaremos más detenidamente esto que nos está contando cuando tengamos también la información por escrito.

En concreto, ha dicho que para acceder al grado de la certificación profesional se requería previamente tener el carné de conducir, en cuyo caso se restringía el acceso de aquellos que no tenían veintiún años o veinticuatro años porque era la edad mínima requerida para poder acceder a esos carnés. En el del grado medio no es así, entiendo que no hay un requisito previo de tener el carné de conducir porque usted está diciendo que salen sin él, ¿no? O sea, en el certificado de profesionalidad, sí; en el grado medio, no. Y entonces, ¿cómo hacen esas prácticas en las empresas, por curiosidad? Es decir, el grado medio es de técnico en conducción de transporte en carretera, puede no tener carné de conducir, pero hacen 500 horas de prácticas en formación dual intensiva, he entendido. ¿Cómo se desarrolla eso? Me cuesta un poco visualizarlo. Le agradecería mucho que profundizara en ello porque realmente me parece un tema importante porque es como muy heterogéneo y no sé cómo se puede articular.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario VOX tiene la palabra el señor Sánchez del Real.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Muchísimas gracias, presidente.

En primer lugar, señor Paz Fuentes, le agradezco su comparecencia y la claridad en las propuestas. Se agradece cuando los comparecientes no solo cuentan sus impresiones, sino que, además, vienen con puntos concretos que ya le digo yo que nuestro grupo parlamentario, a falta de analizar el detalle exacto, tomará casi como propios en cuanto a cómo lo ha expresado e invitamos a los otros grupos a analizarlos con el mismo cariño.

Permitame también un homenaje —ya que está usted aquí, y así lo verán también más personas— a los esforzados de la ruta, y enlazo con lo que quiero comentar. La circulación de mercancías y de personas de forma profesional es esencial para nuestra nación, esencial, y, sin embargo, no se trata como esencial. Fue y se consideró esencial, por ejemplo, durante el COVID —y vaya ese homenaje—, pero a nuestros gobiernos y autoridades múltiples y diversas se les olvidó el año pasado que nuestros transportistas, además de su formación, en la ruta tenían que hacer otras cosas, tenían que parar, descansar, tomarse un bocadillo o un café. Pese a las alertas que hicimos durante los inicios de la pandemia para que eso se atendiera con urgencia, este grupo se quedó un poco solo en aquel momento; allá cada uno con lo que hizo en aquel momento. En cualquier caso, reiteramos nuestro apoyo porque todo el que ha estado cerca o se ha montado en un camión o conoce a gente que se monta a diario en un camión entiende esa prioridad. ¿Y esa prioridad qué le parece a usted? Tomo algo que usted ha dicho y añado otras cosas. Si era prioritario —y es prioritario— para tener que salir a la ruta cuando el resto estábamos cómodamente en nuestras casas, es prioritario también para el diseño, por ejemplo, del tránsito urbano. Por ejemplo, el reparto de mercancías en el centro de las ciudades, ¿cómo lo ve usted? Porque el reto que antes se llamaba del ‘último metro’, que era bajar del camión la mercancía para entregarla, se está convirtiendo en el reto de los ‘últimos 500 metros obstáculos’, con una valla de 3 metros, etcétera, por el diseño de ciudad que algunos pretenden alejado de la realidad. Aquí hablo de nuestros ilustres municipios que deciden que un transportista, después de hacer su ruta y cumplir, no puede bajarse en la puerta de ese lugar o que estén habilitados los edificios o las instalaciones para la llegada de las mercancías que son lógicas que lleguen a ese sitio. Aquí también le voy a pedir su impresión sobre el crecimiento de los repartos y las condiciones de algunas compañías del mundo digital para ello, cómo los están realizando, poniendo en ruta a personas que no tienen la cualificación mínima e incumpliendo muchas de las normativas que se exigen al señor que llega con el camión perfectamente legalizado. Aparte de todo esto, es que se quieren diseñar ciudades en las que de repente son 500 metros obstáculos, es decir, un conductor tiene que conducir esquivando nuevos tipos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 29

de vehículos, llegar con seguridad, cumplir la normativa, cumplir las horas, ir con una transpaleta 250 metros en medio de un ambiente urbano, sorteando también a los peatones con toda seguridad y, encima, se le exige una sonrisa.

¿Cómo metemos esa formación? Y se lo llevo a su caso, ¿cree que tenemos suficiente formación de lo extravehicular? Me gustaría saber también cómo ve usted el reto de recursos humanos, ¿cree usted que solamente el precio es la razón por la que no tenemos más conductores profesionales? Desde luego, apoyaremos que sean títulos llave en mano, nunca mejor dicho. Muchísimas gracias.

Gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez del Real.

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra ahora el señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Señor presidente, con la venia.

Señor Paz Fuentes, muchísimas gracias por su comparecencia clara y, sobre todo, con unas propuestas que, evidentemente, son entendibles y asequibles para todos los miembros de esta Comisión.

Quiero comenzar retrotrayéndonos al pasado y recordarles lo que usted dijo cuando compareció en esta Comisión el día 15 de octubre del año 2014 acerca de lo que usted llamaba movilidad cinco estrellas, que pretendía una auditoría potente y evidente acerca de una serie de puntos entre los cuales precisamente está lo que usted nos ha dicho de este batiburrillo que hay ahora mismo para acceder a la formación de transportistas, con todas las incompetencias, inconveniencias y dificultades que tiene. Usted decía ya en aquel momento que había que auditar las competencias del conductor, evaluación psicofísica, escuela de conductores, competencias del profesor, sistemas de examen y competencias del examinador. Respecto a esto, le quiero preguntar si hemos avanzado en el tema concreto que usted nos ha planteado hoy que es la formación del transportista, a los cuales desde aquí mi grupo quiere mostrar su cariño y rendir un homenaje por todo lo que están haciendo y tienen que hacer por todos los ciudadanos.

En este sentido, también dentro de esa auditoría, podríamos incorporar cómo puede influir toda esa —vamos a llamarla así, pero con todo el respeto— diarrea legislativa que existe sobre el sector del transporte tanto en el ámbito propio de la formación de los transportistas, como usted bien ha dicho, como en los centros que pueden existir para esa formación. Y, sobre todo, queremos escuchar su análisis, si es usted tan amable, acerca de si existe una buena coordinación entre la DGT, el Ministerio de Transportes —que tiene mucho que decir en los cursos de capacitación— y también, por las derivaciones que tiene algún tipo de transportes como el de ganado, con el ministerio o la comunidad autónoma de turno, con agricultura y ganadería, o, por ejemplo, también con todo lo relativo a sanidad, si se realizan transportes de ese tipo. Yo creo, por unas declaraciones que usted hizo, que la coordinación entre la normativa de los cursos CAP, emanada del Ministerio de Transportes, y la DGT no debe estar muy allá, sobre todo en un tema que usted puso de manifiesto y es que los cursos CAP permitían recuperar hasta cuatro puntos del permiso de conducir y la Dirección General de Tráfico parece ser que todavía no lo ha aceptado.

Usted comentaba también que necesitamos ser sostenibles medioambientalmente, ¿hemos avanzado algo en el sector del transporte con la normativa existente a ese respecto? ¿Y qué implicación tiene la formación a ese respecto?

Sobre el sistema CAPA, una de las puertas de acceso al sistema de formación de transportistas, puede haber algún tipo de injusticia —también lo puso usted de manifiesto en alguna entrevista—, sobre todo en las autoescuelas situadas en zonas deprimidas, con riesgo de exclusión social, etcétera, porque el CAPA se basa también en el índice de aprobados para poder presentar más a los exámenes.

Todo el marasmo de titulaciones, grados, certificados y demás se ha venido a incrementar con el real decreto de 23 de marzo del año 2021 que estableció el título de técnico superior en formación para la movilidad segura y sostenible. Ya se ha iniciado el plazo de información pública el día 28 de este mes y finaliza el próximo día 19. ¿Qué perfil y misión debería tener a su juicio este técnico superior dentro de lo que es la movilidad para que tenga repercusión en el transporte?

Y luego, un tema universitario. Ya sabe usted que en estos últimos años en las universidades ha habido un deseo por parte de los alumnos de formarse en seguridad vial y se han expedido títulos de experto o posgrado en el ámbito de la seguridad vial y en la formación, evidentemente. ¿Cómo podríamos unificar estas certificaciones que se otorgan a través de la FP con estos expertos que salen por esta vía?

Termino con la última pregunta, señor presidente, y gracias por su amabilidad. El Grupo Popular ve imprescindible ya, a efectos de seguridad vial, una reforma en bloque de la Ley de seguridad vial y no reformas parciales. ¿Cómo lo ve usted eso?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 30

Muchísimas gracias por su amabilidad, señor presidente, y muchísimas gracias por sus contestaciones, señor Paz Fuentes. **(Aplausos)**.

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

Para concluir, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Socialista el señor Senderos. Cuando usted quiera.

El señor **SENDEROS ORAÁ**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor Paz, por su exposición. Usted representa a la Academia del Transportista y mi grupo quiere poner en valor la importancia de este sector y el papel fundamental que ha jugado en el abastecimiento en plena crisis sanitaria de la COVID-19.

Por otro lado, la estrategia española de seguridad vial 2021-2030 nace con el objetivo de reducir en un 50 % el número de fallecidos y de heridos graves para todos los países de la Unión Europea. Por todo ello, señor Paz, le voy a realizar las siguientes preguntas. ¿Cómo cree usted que se puede mejorar la estrategia para reducir los accidentes? ¿Qué puntos cree usted más importantes y relevantes en los que se debe incidir para reducir los accidentes en el sector del transporte? ¿Qué papel cree usted que puede jugar la tecnología en el sector del transporte para mejorar la seguridad de los trabajadores y trabajadoras de estos sectores y reducir la siniestralidad?

Ustedes, desde la Academia del Transportista, realizan una gran labor de formación y preparación para los futuros transportistas. Nosotros estamos totalmente de acuerdo en que hay que mejorar —y, sin duda, en ello está trabajando el Gobierno— la formación y la preparación, ¿pero no cree usted que la mejora de las condiciones laborales de los trabajadores y trabajadoras del sector transporte —muchos de ellos sometidos a una gran presión por diferentes motivos— evitaría más siniestros en el sector? Y, por último, qué piensa usted de las condiciones de trabajo que tienen ahora mismo los transportistas y muchos trabajadores del sector transporte y si eso va acorde con la falta de transportistas que hay en este momento.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para contestar y concluir la comparecencia, tiene de nuevo la palabra el señor Paz Fuentes. Cuando usted quiera.

El señor **DIRECTOR DE RELACIONES INSTITUCIONALES DE LA ACADEMIA DEL TRANSPORTISTA** (Paz Fuentes): Señorías, en general, estoy abrumado por todo su interés y me parece genial. No creo que tenga tiempo lógico de contestar a todo, por lo tanto, quedo a su disposición futura, por si no es suficiente con este turno que me queda para contestar a sus réplicas.

Empezamos por la señora Gorospe, usted misma decía que no entendía las tres vías diferentes de acceso, pero es que no lo entiende su señoría ni lo entiende nadie, porque no tiene ningún sentido. Es decir, para acabar el certificado de profesionalidad se me exige la obtención del permiso, el grado medio me dice que puedo cursar las 2000 horas sin haberlo obtenido, pero tanto uno como el otro, con esas barreras de acceso, lo hacen inviable, tanto es así que, en el caso del certificado de grado medio, en España solamente hay cinco comunidades que han realizado el currículo para poder desarrollarlo dentro de la comunidad y solo hay siete localidades donde realmente se imparte. De los 30 000 permisos de conducción anuales relacionados con el transporte de mercancías —hablo en números redondos, 31 000 en el año 2019— no llegan a cincuenta los que se han obtenido en un grado medio. Por tanto, es un fracaso absoluto, y ese fracaso está no porque uno no tenga interés vocacional, sino porque no tiene la oportunidad. Estamos totalmente en desventaja competitiva con el resto de sectores, que se nos llevan el talento y después, a los veintiún años, a ver quién es el que se mete a estudiar todo esto relacionado con nuestro sector. Hemos perdido un talento que nos hace falta, como se ha puesto de manifiesto.

Las prácticas en las empresas, ¿cómo las hacen sin el permiso de conducir? Pues las hacen con mucha imaginación de las empresas que se involucran y no al volante, pero sí acompañando para ver cuál es el desempeño real y los problemas que tiene el conductor. Seguramente, estas prácticas están un poco desenfocadas porque, claro, acompañan al conductor profesional y ven que parte de ese empeño no tiene nada que ver con conducir, sino que tiene que ver con las largas esperas, con que cargas y descargas, es decir, que se hacen cosas que no son su desempeño. Por eso, para que realmente las prácticas que se realizan tengan efecto necesitamos siempre de la complicidad, la vocación y la ilusión del personal

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 31

docente y de los centros. Estoy pensando mientras le hablo de un caso concreto, de un ciclo de grado medio en Valencia, en el que este año acabarán todos sus alumnos, que son seis, pero que han tenido realmente problemas para ver a dónde llevaban a sus alumnos a hacer las prácticas.

Por lo tanto, tenemos un sitio desnaturalizado, porque para acceder a una profesión lo normal es que se haga desde el ámbito educativo. A nuestros conductores, a esos elegidos para mover el mundo, después les exigimos una cantidad de superpoderes para realizar su desempeño que es un paseo —como hemos oído, de diarrea legislativa— para visitar diferentes ministerios. Realmente el conductor en España no solamente conduce, sino que también es mozo de almacén; lleva los equipos de manutención para cargarlos; tiene que hacer de ingeniero para realizar la activa de la carga; usar el dinamómetro para saber cómo distribuir todo el peso en la superficie de carga de ese vehículo; además, tiene que hacer de bombero porque tiene que ser capaz de apagar el incendio de sus ruedas, que es bastante habitual por problemas en los frenos, o dentro del motor de su propio vehículo; tiene que saber también de protección civil porque a veces lleva mercancías que importan un riesgo en el que su actuación inmediata va a suponer que se amplifique o no y tiene que hacer de abogado porque tiene que interpretar mil leyes relacionadas con la conducción y el transporte y, cuanto más específico sea, todavía más.

Otra de sus preguntas era si había algún tipo de especificidad. Hay que darse un paseo por todas las exigencias de diferentes ministerios porque no solamente es el que regula cómo conduzco y cómo organizo la carga —hablamos de DGT o hablamos de Transportes—, sino que también si llevo animales vivos, si llevo gente con discapacidad o si me dedico al transporte sanitario. Podríamos involucrar aquí a un sinnúmero de formaciones que son un sudoku a la hora de yo, como joven, plantearme cómo cubro todas las exigencias posibles. Lo primero, un sudoku complicado, ya no solamente económico, sino de inversión y de búsqueda y después esperar a que todas esas convocatorias, porque requieren examen, se produzcan. Por tanto, un joven tiene imposible el acceso a la conducción y es por eso que no hay jóvenes, esa es la principal causa.

Señor Sánchez, muy contento, es nuestra filosofía dignificar la profesión y el reconocimiento permanente a nuestros conductores que, además, durante la pandemia lo han dado todo y han sido los olvidados. Porque, además de todos los superpoderes está el superpoder del ayuno, porque a veces no podían ni parar a comer porque los sitios estaban cerrados o el de hacer sus necesidades hacia dentro porque hacia fuera no tenían lugares que fueran honorables —empleando un eufemismo— para poder realizarlas; es decir, que han sufrido un maltrato importante. Y ahora vemos, por ejemplo, que en Reino Unido les faltan conductores y lo primero que hacen es eliminar la protección social que tiene que ver con su tacógrafo para que puedan hacer más horas o eliminar la protección social que significa el cabotaje, lo cual quiere decir catorce días a saco. Es el eslabón más débil de todos y, por tanto, hay que cuidarlo y mimarlo.

En relación con el reparto de mercancías, veinticuatro horas al día y siete días a la semana el transporte funciona como un reloj suizo. Nosotros hoy hacemos clic y mañana tenemos el producto en casa y todo esto no es casualidad, sino que esto es resiliencia de nuestros esforzados de la ruta que tienen que hacer de todo para hacer posibles nuestras necesidades. Pero cuando esto no funcione, habrá desabastecimiento. Ya estamos viendo que hay muchos motivos, faltan las materias primas, pero, señorías, cuando todas esas materias primas ya estén y se active el transporte, no habrá gente al volante. Lo que estamos procurando es que la formación sirva también para eliminar ese gran problema que es el desabastecimiento que va a provocar un problema social grave, que ya ha habido muertos en Reino Unido por ver quién se cuele primero para realizar el repostaje de sus vehículos. La cosa es seria, cuando nos faltan los recursos básicos no solo hay alarma social, sino que hay violencia social. Por lo tanto, aunque no estemos convencidos de que el transporte es esencial —recordemos que el transporte de mercancías genera 600 000 puestos de trabajo directos, es el 4,8% del producto interior bruto y si no hay transporte el resto de industrias no pueden funcionar— y aunque no le tengamos cariño al conductor, por propio egoísmo de país, tenemos que mimarlo. El transporte hay que favorecerlo para que se realice a todas horas y hay fórmulas para hacerlo. Ese transporte de la última milla —que ya es casi del último metro— hay que arbitrarlo y hay muchas soluciones posibles. Creo que igual he resumido demasiado su intervención, señor Sánchez, pero si hay algo que me haya dejado que considere importante, estoy a su disposición.

Grupo Popular, ha hecho usted un buen estudio de mi trayectoria profesional. Hablábamos de la auditoría y antes hemos oído hablar de auditorías de seguridad vial en la comparecencia anterior. Las que yo proponía en su día eran las auditorías relacionadas con la formación en todas las patas que la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 32

componen, estamos hablando de cómo se obtiene: de la autoescuela, el profesor, el examinador, las normas, etcétera. Y esas auditorías no pueden ser de parte, no pueden ser internas, tienen que ser externas

Contestando a su pregunta de hoy cómo estamos, pues en la casilla de partida. Hace siete años solicité —y además también lo elevé al tono de exigencia— que el profesor de formación vial tiene que trascender porque hay demasiados retos que yo ya anticipaba en aquel momento, como que no es suficiente con que el transporte sea seguro, sino que debe ser saludable, sostenible y satisfactorio para atender todas las necesidades y, además, que sea amable. Para todo eso necesitamos a alguien que provenga de la educación. Señorías, se tardó siete años en hacerme caso, porque este año, por fin, ya lo tenemos así. ¿Cuál es el problema con lo que estoy planteando hoy? Que no tenemos siete años, señorías. La formación del conductor tiene que ser a través de la formación profesional por todas las ventajas que supone. A veces se corre el riesgo de que defendiendo una obviedad podamos perder una batalla dialéctica. ¿Pero de verdad que alguien tiene que venir aquí a explicar por qué una profesión hay que armarla desde la base de la educación? Yo creo que es una evidencia de tal calibre que, seguramente, si lo intento adornar, lo voy a estropear, con lo cual lo voy a dejar aquí.

Coordinación entre ministerios. Pues aquí tenemos muchos ejemplos y volvemos otra vez al conde de Romanones. Hay un real decreto desde 2003 y una directiva europea que España traspone en 2007 que dice que si yo hago un curso CAP lo normal es que durante ese curso, si se cumplen las condiciones que establece la DGT, se puedan recuperar puntos. Eso es del año 2003, pero estamos en 2021 y resulta que no y yo no entiendo por qué. Porque un real decreto no lo hace un ministerio, igual es quien lo redacta, pero el que sanciona es el Gobierno y el Gobierno cuando hace un real decreto no es para que lo interprete alguien de turno que esté liderando una administración pública, sino que debe hacer que se cumpla y, en este caso, no se cumple. Es el mismo ejemplo que ponía antes con el tema de la teleformación. Nosotros somos Europa y hemos votado por mayoría que queremos introducir el aprendizaje electrónico como complemento y también por las muchas ventajas que supone. Pero es que, además, ahora mismo estamos ante un tema sensible que es el cuidado de nuestros conductores, la conciliación familiar. Es decir, que de esas 35 horas del CAP continuas, puedo hacer un tercio en teleformación y además hay objetivos que se consiguen mejor con la calma de poder echar hacia atrás o hacia delante y volver a repetirlo porque son cosas complicadas.

El tacógrafo es el escudo de seguridad vial porque es el que dice que no puedes pasarte de este tiempo de conducción y que tienes que hacer estos descansos. Ese tacógrafo, que es tan simple, supone riadas de preguntas a la Academia del Transportista porque, aunque lo utilizan todos los días, lo desconocen, ya que es complicado y, como es complicado, hay que explicarlo y además hay que explicarlo de una forma mejor.

Con todo esto quiero decir, señorías, que coordinación entre administraciones públicas no y, además, no sé si se puede decir en este ambiente, yo creo que tenemos el síndrome del macho alfa. Es decir, si un ministerio de transportes ya tiene una competencia en formación, ya no quiere soltarla. En vez de pensar que hay que satisfacer las necesidades y expectativas del conductor profesional, parece que yo no quiero soltar esa parcela y eso genera que haya verdaderos problemas que, al final, pagan siempre los mismos.

Me ha hecho muchas preguntas y todas muy interesantes, pero, en relación con la universidad y los títulos de posgrado, ahora tenemos la conformación del nuevo título de profesor de formación vial, que es técnico superior en movilidad segura y sostenible. Precisamente se tocan muchos de estos contenidos en los posgrados, pero ahora tenemos un verdadero problema para que se acrediten las competencias. Recientemente yo lo he intentado con mi acreditación, que supongo que será de las más completas que hay, no por listo, sino por viejo, y me han dicho que no de momento porque todavía están esperando a ver cómo se realiza.

Me paso al Grupo Socialista en aras de su tiempo, señorías, aunque yo estoy aquí encantado de responderles. Si alguna de sus señorías considera que no he satisfecho sus preguntas, me pongo a su disposición ahora o cuando considere.

Estrategia de seguridad 2021-2030. ¿Cómo podemos mejorar la estrategia? Está claro que mejorando la educación y la formación. ¡Si es que estamos hablando del 90% de producción de siniestros viales! ¿Cuál es el problema de la educación? Que no tiene un rédito político que sea a corto plazo porque la educación es una lluvia fina que cala con el tiempo. La educación tiene que ver con los valores, pero la formación tiene que ver con cómo yo conduciré por las vías públicas, con lo cual también habrá que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 33

mejorarla. Es decir, mejorar la educación, la formación y la información sobre todo para sentirnos vulnerables, porque ¿cómo me voy a proteger yo de algo si no lo considero un peligro para mí? A veces tenemos titulares con un sesgo demasiado optimista que relativizan al decir que vamos a mejor. Eliminaría todo ese tipo de cosas porque una muerte ya es suficiente para que sigamos trabajando en todo esto, señorías.

El sector del transporte y la tecnología. La tecnología es fundamental porque es la que permite compensar un error humano. Me equivoco un montón de veces al día haciendo mil cosas y en la conducción también, a pesar de toda mi armadura de profesionalidad y de haber sido docente de esto; todos somos falibles. El anterior compareciente lo decía: ten la seguridad de que el factor humano va a fallar y, cuando falle, tiene que haber algo ahí que lo acoja, ya sea la tecnología del propio vehículo o la de esas carreteras que me permiten perdonar la vida. Por tanto, el cóctel siempre es el mismo: educación, formación, información, tecnología, vigilancia, control y sanción. Hay que situar todo este cóctel como prioritario. Si yo creo que algo me va a causar un problema serio y además de muerte, seguramente me prevenga, si además sé cómo poder evitarlo, ya tengo la segunda parte, pero, si además estoy motivado para evitarlo, ya lo tengo todo conseguido y, si tengo los medios, ya tengo el final feliz y, por tanto, ese siniestro vial pasará a ser algo del pasado.

¡Por supuesto que la mejora de las condiciones laborales eliminarán los riesgos! He oído afirmaciones, además de líderes políticos y de la Administración, que dicen: Págales más y verás cómo te vienen a tu sector. Para eso no hace falta estudiar ni tener estudios, porque esa es una realidad, pero no es toda la realidad. **(Risas)**. Lo que hay que hacer es analizar. Un problema complejo no tiene una solución simple, con lo cual vamos a analizarlo todo. Condiciones laborales, por supuesto. La Administración y los grupos parlamentarios tendrían que intentar que no hubiera una penosidad añadida a la que ya hay en una profesión que además se considera esencial. Es decir, yo me voy a tener que comer, entre comillas, esas grandes distancias, voy a tener que pernoctar fuera de casa y lo voy a tener que hacer dentro de mi camión porque es una penosidad que va en la guía de la profesión —hay profesiones que son más penosas que otras— y eso se sobrelleva, pero el problema son los añadidos que no me tocan como es esa carga y descarga, como son esas colas interminables en las que no estoy haciendo nada, como es una burocracia que resulta que recae en mí, como es una presión en el cumplimiento porque tengo que hacerlo en tiempo para ser competitivo y como es la formación porque resulta que tengo que hacerla cuando estoy en mi periodo de descanso. Los cursos CAP de treinta y cinco horas se realizan normalmente en el periodo de descanso semanal del conductor, con lo cual imagínense ustedes a esa persona que está sufriendo de la privación de la familia que, cuando le toca verla, tiene que estar treinta y cinco horas aguantando a alguien como yo que le está diciendo que tiene que ser más seguro. Es decir, que las ganas con las que me viene un conductor en esos momentos, señorías, no son para tirar cohetes.

La formación y la educación son la principal base para dignificar y, sobre todo, cuanto más contento esté mi conductor, más seguro va a ser porque usted tiene toda la razón, señoría: todo el riesgo psicosocial es una bomba en la cabeza de un conductor y tenemos que eliminarlo. Todo el ruido que estamos haciendo está ahuyentando la vocación del sector, aunque los conductores realmente están orgullosos de su profesión y saben que es bonita. Además, aunque no les den la palmadita en la espalda, ellos saben que son esenciales y esa media sonrisa cuando lo piensan les sirve de estímulo para sobrellevar su vida diaria. Por tanto, señoría, yo estoy totalmente de acuerdo con lo que usted plantea.

Y en relación con ese reconocimiento al conductor profesional, yo quiero acordarme sobre todo de los que ahora mismo lo están dando todo en mi tierra, en Canarias, en La Palma con el volcán, porque siguen realizando su trabajo en unas condiciones que no son las óptimas, pero están allí. Cuando hace falta, ellos siempre han estado y lo han demostrado ya en esta pandemia porque lo han dado todo y por lo menos se merecerían, señorías, que nos volcáramos para hacerles la vida lo más fácil posible y creemos que la formación profesional sería un gran avance para conseguirlo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Paz, por su interesante comparecencia.

Como es lógico, nos sumamos a ese reconocimiento y a ese apoyo a los transportistas y a todos los ciudadanos que lo están pasando tan mal en la isla de La Palma.

Con las comparecencias de esta tarde damos por concluido el programa de trabajo con ocasión de la Estrategia de seguridad vial 20212030. La comparecencia del director general de Tráfico tendrá lugar, como hemos comentado antes en una reunión informal, el próximo martes día 16.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

2 de noviembre de 2021

Pág. 34

Solo me resta agradecer a todos los comparecientes que hemos tenido durante este año, a los grupos parlamentarios y los portavoces su colaboración. Creo que ha sido un trabajo interesante y que podemos dar traslado de lo que hemos hecho aquí, sobre todo de lo que nos han dicho aquí durante este año más de treinta comparecientes, expertos, representantes de entidades y asociaciones, fundaciones, etcétera, al Gobierno porque será útil para la elaboración de esa estrategia que está concluyendo la Dirección General de Tráfico.

Muchísimas gracias y buenas tardes, señorías.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y cuarenta cinco minutos de la tarde.

cve: DSCD-14-CO-537